

# **Masterplan Mobilität Konstanz 2020+**

## **Monitoring – Zwischenbilanz**

Stand 23.06.2021

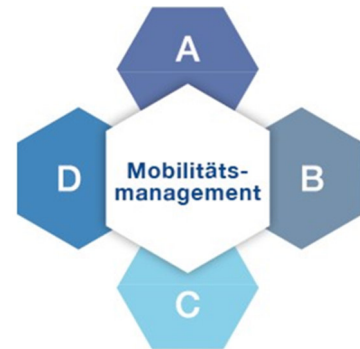
<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
1. Ziele des Masterplans.....	3
2. Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung .....	5
3. Daten zu Mobilität und Verkehrsangebot.....	8
3.1 Verkehrsverhalten.....	8
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	9
3.3 Radverkehr .....	11
3.4 Fußverkehr .....	14
3.5 Motorisierter Individualverkehr .....	15
4. Maßnahmenumsetzung in den Handlungsfeldern .....	19
4.1 Vernetzung mit der Region .....	20
4.2 Nahmobilität.....	23
4.3 Umweltverbund.....	23
4.4 Vernetzung der Verkehrsträger.....	31
4.5 Ruhender Verkehr .....	34
4.6 Verkehrssteuerung .....	36
4.7 Tourismus .....	39
4.8 Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung.....	40
4.9 Spitzentage.....	41
4.10 Siedlung und Verkehr .....	43
4.11 Logistik.....	43
4.12 Alternative Antriebe und Beförderungstechnologien.....	44
4.13 Mobilitätsmanagement.....	45
Fazit .....	48

## Einführung

Der Masterplan stellt in verschiedenen Handlungsfeldern die Mobilitätsstrategie der Stadt Konstanz dar, die für alle Bereiche der Stadt gleichermaßen wichtig ist und der Entwicklung jedes städtebaulichen Projekts oder Bebauungsplans und auch der Weiterentwicklung der linksrheinischen Innenstadt zugrunde liegt: Nachhaltige Verkehrsmittel sollen gestärkt und ausgebaut und überall dort, wo der öffentliche Raum durch das Auto dominiert wird, soll mittelfristig die Zahl der Kfz-Stellplätze reduziert werden zugunsten breiterer Gehwege, Fahrradabstellanlagen und höherer Aufenthaltsqualität.

Die Mobilitätsstrategie kann als vierblättriges Kleeblatt dargestellt werden; dessen Blätter sind die vier Maßnahmenbereiche

- a) Optimierung des ÖPNV
- b) Digitales Verkehrsmanagement
- c) Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsangebote
- d) Parkraummanagement



Unabdingbar für die Mobilitätsstrategie ist Mobilitätsmanagement, das die verschiedenen Mobilitätsalternativen verknüpft und dazu beiträgt, dass das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität steigt bzw. sich das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Besuchern dahingehend verändert, dass weniger das Auto und mehr nachhaltige Verkehrsmittel genutzt werden.

### 1. Ziele des Masterplans

Das bereits im Stadtentwicklungsplan formulierte und mit dem Masterplan Mobilität bestätigte Leitbild für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Konstanz ist die höchste Ebene des Zielsystems und gilt weiterhin:

**„Das Verkehrssystem der Stadt Konstanz ist so zu gestalten, dass es die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, der Gäste sowie der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Belange der Umwelt und der zentralen Funktionen der Stadt Konstanz sichert.“**

Die aus dem Leitbild abgeleiteten Leitziele und Oberziele sind ebenso immer noch aktuell. Sie sind Grundlage des Verwaltungshandelns. Grundansatz ist, die Mobilitätsbedürfnisse aller Personengruppen befriedigen zu können, dabei jedoch die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren.

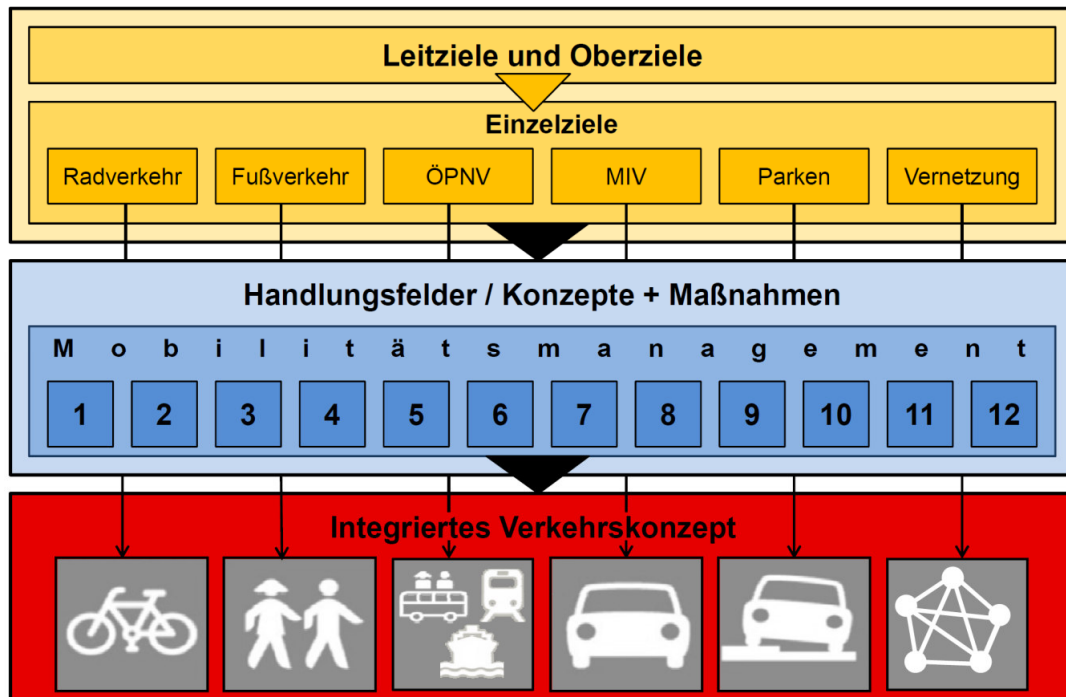


Abbildung 1: Von den Zielen zum Integrierten Verkehrskonzept des Masterplan Mobilität

Leitziele für den Masterplan Mobilität	
<b>LZ 1</b>	Sicherung der Mobilitätschancen für alle Gruppen der Bevölkerung.
<b>LZ 2</b>	Stärkung von Konstanz als attraktiver Wohnstandort mit stadtverträglichem Verkehrsgeschehen unter Beachtung seiner Funktion als Oberzentrum für Arbeit, Bildung, Einkauf, Kultur und Freizeit.
<b>LZ 3</b>	Sicherung der Erreichbarkeit der Aktivitätszentren von Konstanz für den Personenverkehr und den Wirtschaftsverkehr.
<b>LZ 4</b>	Gewährleistung einer umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsabwicklung und Verkehrsentwicklung; vorrangige Förderung der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit des Verkehrs.
Verkehrliche Oberziele für den Masterplan Mobilität	
<b>OZ 1</b>	Förderung eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens bei Stärkung der Multi-modalität.
<b>OZ 2</b>	Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Fährverkehr) beim Ausbau des Verkehrssystems.
<b>OZ 3</b>	Verbesserung des Verkehrsablaufs im verbleibenden Motorisierten Individualverkehr.
<b>OZ 4</b>	Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen und CO <sub>2</sub> -Belastungen.
<b>OZ 5</b>	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
<b>OZ 6</b>	Anpassung des Verkehrssystems und seiner Infrastruktur an den demografischen Wandel.
<b>OZ 7</b>	Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für eine „Stadt der kurzen Wege“.

<b>OZ 8</b>	Stärkung des Agglomerationsraums Konstanz / Kreuzlingen und Förderung einer stadtverträglichen, grenzüberschreitenden Mobilität.
<b>OZ 9</b>	Aufwertung des öffentlichen Straßenraums bei Stärkung der Aufenthaltsfunktion.
<b>OZ 10</b>	Ausbau der Partizipation / Einbeziehung der Bevölkerung in die Ausgestaltung des Verkehrssystems und seiner Entwicklung.

Die Stadt setzt die Verkehrsplanung entsprechend des Integrierten Verkehrskonzepts des Masterplan Mobilität 2020+ um, in dem die Konzepte und Maßnahmen aus einzelnen Handlungsfeldern auf die einzelnen Verkehrsträger und die konkrete räumliche Ebene heruntergebrochen werden. Hier wurden Aussagen getroffen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten und zur Umsetzung nach den geltenden Qualitätsstandards. In Kapitel 4 wird auf die Handlungsfelder und die einzelnen Maßnahmen detaillierter eingegangen.

## 2. Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen der verschiedenen Verkehrsträger wird entscheidend von den Strukturgrößen der Stadt wie Einwohnerzahl, Siedlungsdichte, Arbeitsplatz- und Dienstleistungsangebot oder der Attraktivität für Urlaub und Freizeit beeinflusst. Daher wird zunächst die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen dargestellt, bevor im folgenden Kapitel auf die Entwicklung der Mobilitätskenngrößen seit Beschluss des Masterplan Mobilität eingegangen wird.

### Einwohner

Hatte die Stadt Konstanz im Jahr 2013 etwa 81.100 Einwohnerinnen und Einwohner, lag die Bevölkerungszahl 2019 bei ca. 86.300. Der Stadtgrundriss hat sich dabei im Wesentlichen nicht verändert, vielmehr wurde der Siedlungskörper weiter verdichtet. Nach großen Wohnungsbaumaßnahmen stiegen die Einwohnerzahlen insbesondere in den Stadtteilen Petershausen-West (+13%), Fürstenberg (+7%), Königsbau (+11%) und Dettingen (+7%) deutlich, aber auch in Wollmatingen, der Altstadt und im Paradies. Dabei hat sich die Zahl der Studenten seit 2014 nicht Wesentlich verändert.

### Beschäftigte

Die Zahl der amtlich registrierten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Konstanz stieg laut Statistischem Landesamt von 27.738 im Jahr 2012 auf 31.811 im Jahr 2019 (24%). Davon arbeiten immer mehr Personen im Dienstleistungssektor: Während der Anteil der im produzierenden Gewerbe Beschäftigten von 19,2% im Jahr 2012 auf 14,3% fiel (2019), so nahm die Zahl der Beschäftigten im Handel, Gastgewerbe und Verkehr von 27,8 auf 29,4% zu, im sonstigen Dienstleistungsgewerbe von 52,8 auf 56,1%.

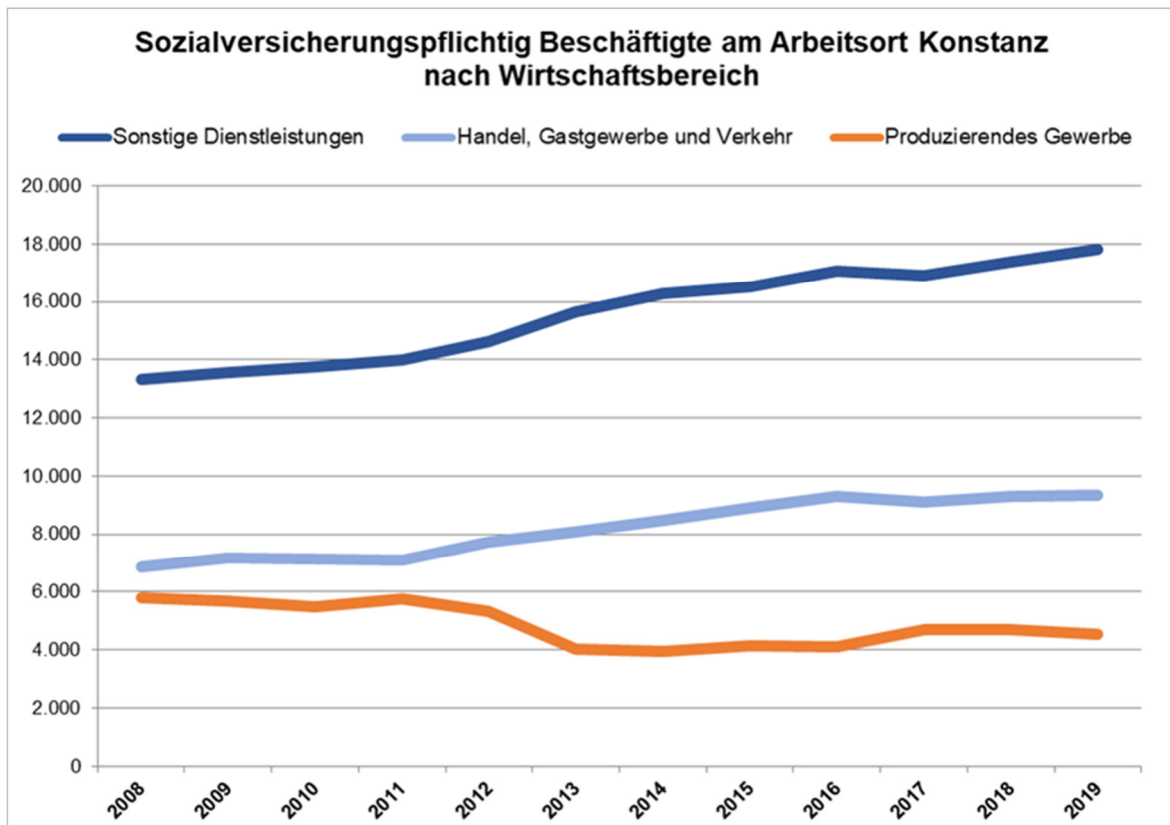


Abbildung 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereich (Quelle: POA)

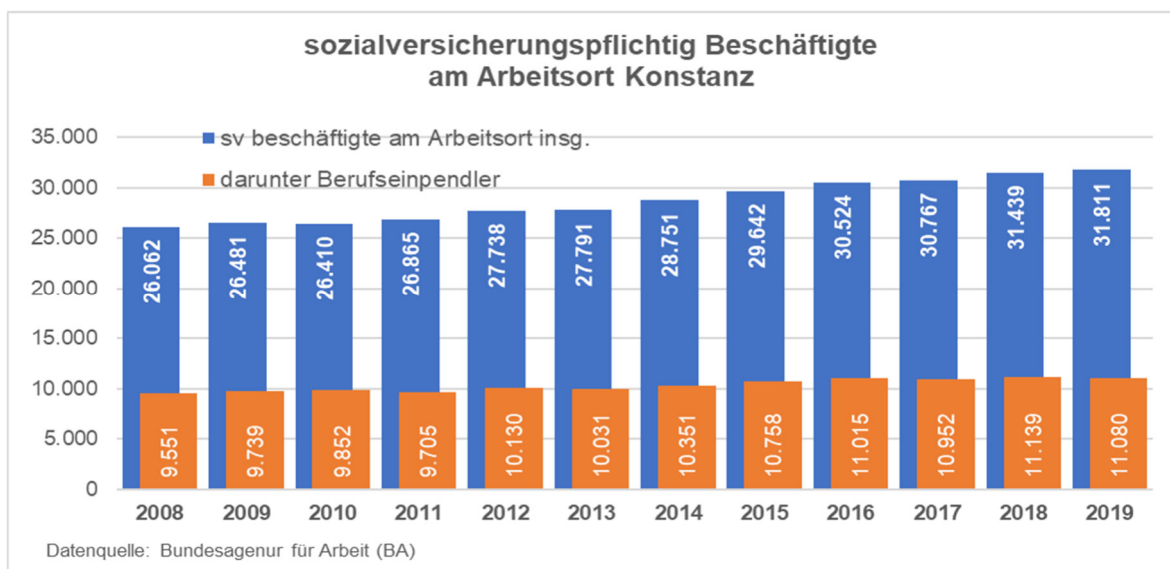


Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Quelle: POA)

### Pendlerbilanz

Von den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit Wohnsitz in Konstanz pendelten in 2019 insgesamt 9.013 Personen an Arbeitsplätze außerhalb der Stadt aus – 41% mehr als 2012 (6.381). Auch die Zahl der Berufseinpender ist seit 2012 von 10.130 um 9% auf 11.080 gestiegen. Hieraus wird deutlich, warum das

Verkehrsaufkommen im Quell-Zielverkehr deutlich zugenommen hat. Dabei übersteigt die Zahl der Einpendler die Zahl der Auspendler deutlich (Einpendler +14%, Auspendler +44%)

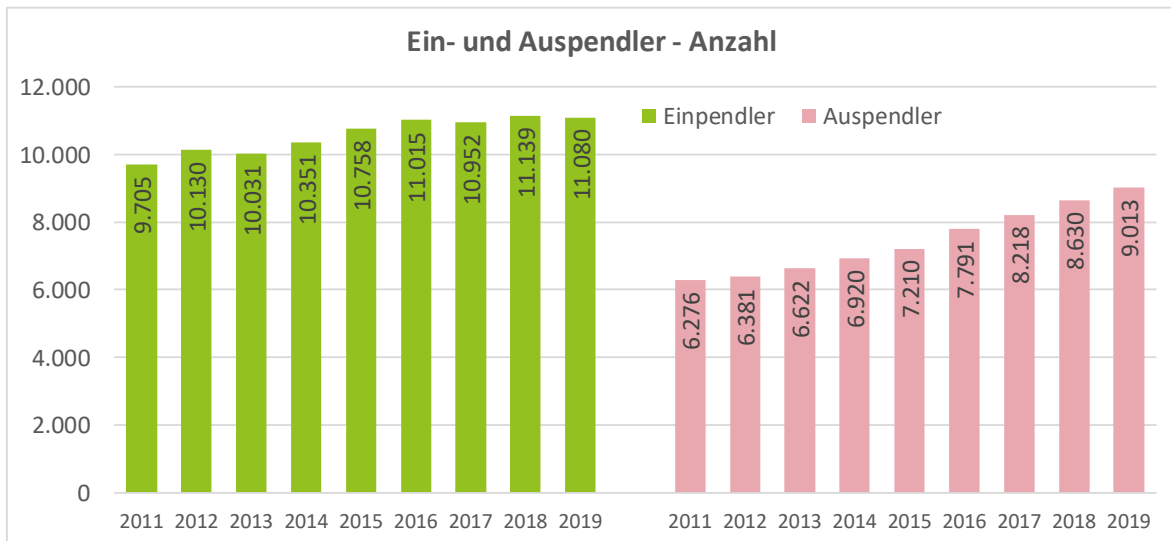


Abbildung 4: Ein- und Auspendler (Quelle: IFEU)

### Besucher

Konstanz als größte Stadt am Bodensee hat insbesondere als traditionsreiche Einkaufsstadt weiterhin eine hohe Attraktivität und übt ihre Anziehungskraft auf Besucher aus dem In- und Ausland aus. Die Zahl der Übernachtungen in Hotels, Ferienwohnungen und auf Campingplätzen ist seit 2011 deutlich angestiegen (siehe Abbildung). Die durchschnittliche Verweildauer lag 2019 bei 2,2 Nächten je Gast (2011: 2,3). Die Hauptgröße im Tourismus stellen jedoch weiterhin die Tagestouristen dar (2011: 6,1 Mio.; aktuelle Zahlen liegen nicht vor).

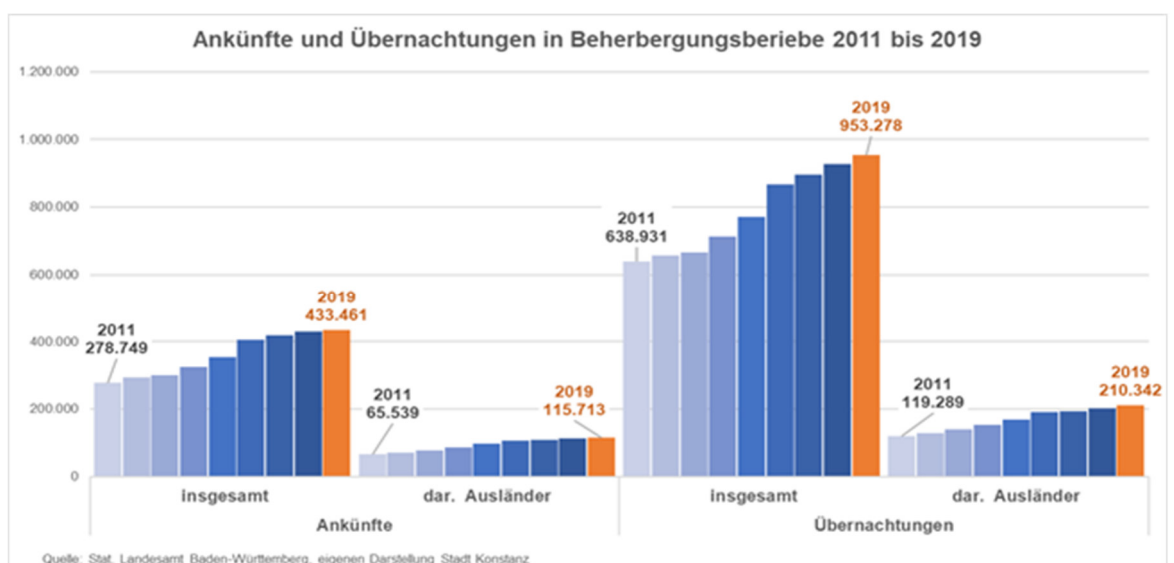


Abbildung 5: Entwicklungen im Tourismus (Übernachtungszahlen inkl. Campingplätze; Quelle: POA)

### 3. Daten zu Mobilität und Verkehrsangebot

#### 3.1 Verkehrsverhalten

Das im Masterplan für den Modal Split im Binnenverkehr angepeilte Ziel von 25% MIV-Anteil wurde bereits 2018 erreicht. Dies liegt insbesondere an einem sehr hohen Anteil des Radverkehrs von 34%.

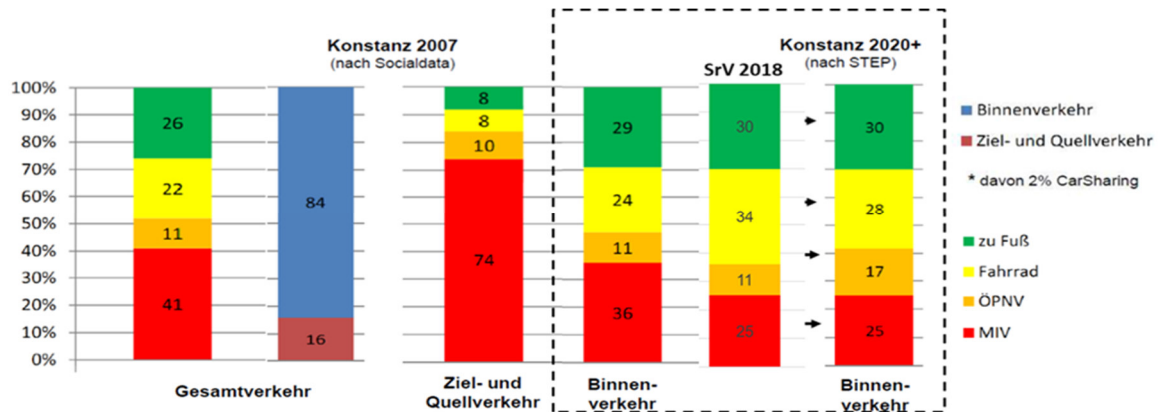


Abbildung 6: Erhebungen zum Mobilitätsverhalten 2007 und 2018 (Quelle: Masterplan Mobilität / eigene Darstellung)

#### Binnenvkehr

Durch gezielte Förderung des Radverkehrs wurden die Ziele aus dem Masterplan nicht nur erreicht, sondern teilweise übertroffen. Wie 2007 sind 84 Prozent des Gesamtverkehrs der Konstanzer Bevölkerung Binnenvkehr (von einem Ort in KN zu einem anderen Ort in KN). Bei diesem ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs seit 2007 von 36 Prozent um elf Prozentpunkte zurückgegangen und lag 2018 nur noch bei 25 Prozent. Der innerstädtische Binnenv-Radverkehr hat hingegen deutlich zugelegt – um zehn Prozentpunkte von 24 (2007) auf 34 Prozent (2018). Diese Steigerung ist unter anderem auf die gezielte Förderung des Radverkehrs der Stadt zurückzuführen. Somit wurden in beiden Kategorien die im Masterplan Mobilität 2020+ definierten Ziele deutlich früher als geplant erreicht.

#### Quell-/ Zielverkehr

16% des Gesamtverkehrs der Konstanzer Bevölkerung sind wie 2007 Quell-/ Zielverkehr von Personen, die zu Zielen außerhalb der Stadt fahren beziehungsweise von außerhalb zurückkommen (Pendler). Bei diesen stieg der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von 2017 mit 10 Prozent in 2018 auf 22 Prozent und hat sich damit mehr als verdoppelt. Dies ist vor allem dem seit 2007 stetig verbesserten Angebot im regionalen Schienenverkehr zu verdanken.

#### Öffentlicher Verkehr

Im Binnenvkehr ist der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel nicht gestiegen – vermutlich, weil die Stadtbusse bereits heute schon gut ausgelastet sind. So wurde das im Masterplan formulierte Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils von 17% (einschließlich 2% Carsharing) nicht erreicht. Eine solche Steigerung ist in der Tat



anspruchsvoll, da auch 2013 der Konstanzer Stadtbusverkehr ein sehr gutes Fahrtenangebot und auch hohe Fahrgastzahlen hatte. Eine Steigerung des ÖV-Anteils im Binnenverkehr von 11 auf 15 entspricht einer Steigerung des Fahrgastpotentials um ca. 35%. Die Steigerung des ÖV-Anteils wird aber weiterverfolgt: so soll eine ÖV-Studie die Potenziale des Angebotsausbaus aufdecken, Carsharing ausgebaut werden und die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund weiterhin gestärkt werden.

### Städtevergleich

Im interkommunalen Vergleich ist das Verkehrsverhalten der Konstanzer Bevölkerung bereits vorbildlich. Die 2018 in 115 deutschen Städten vorgenommene Erhebung „Mobilität in Städten“ ergab, dass der Anteil des MIV in Konstanz so niedrig ist wie in kaum einer anderen Stadt vergleichbarer Größenordnung (siehe Abbildung).

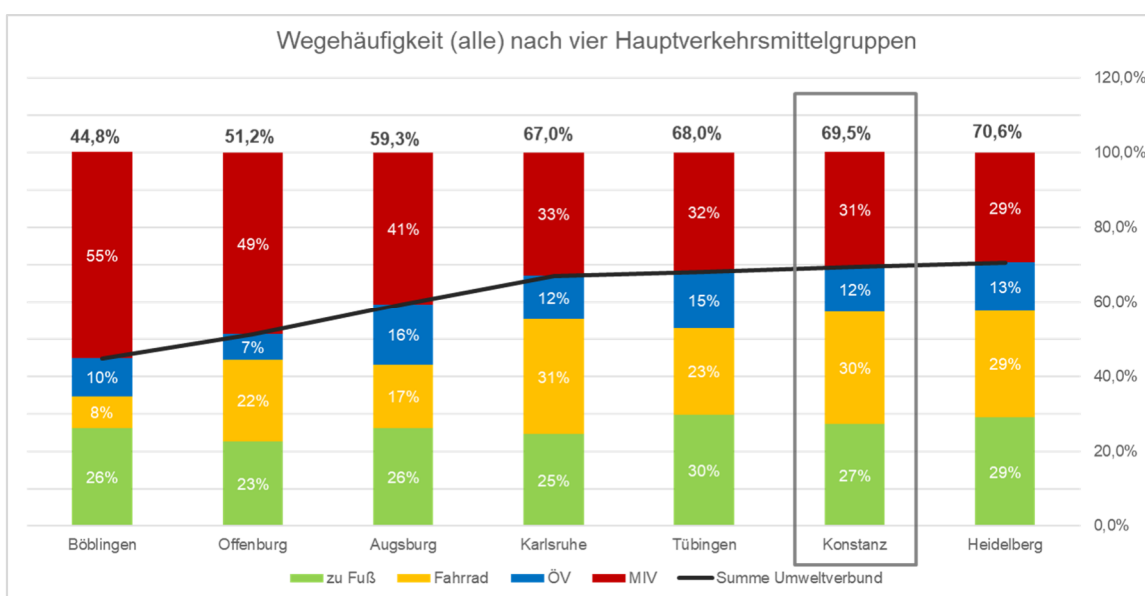


Abbildung 7: Städtevergleich „Mobilität in Städten“ SrV 2018 (Quelle: eigene Darstellung)

In Konstanz werden im Gesamtverkehr deutlich weniger Wege mit einem motorisierten Fahrzeug und mehr Wege mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt als im Bundesdurchschnitt. In Zahlen heißt das: Deutschlandweit werden in den Städten 57 Prozent der Wege mit Hilfe eines Motors zurückgelegt. In Konstanz sind das 31 Prozent und damit nur knapp die Hälfte. 30 Prozent steigen in der Stadt zum See hingegen auf das Fahrrad und 27 Prozent gehen zu Fuß. Der bundesweite Durchschnitt liegt hier bei elf Prozent (Rad) beziehungsweise 21 Prozent (zu Fuß).

### 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes ist für Konstanz wichtiger Baustein im Gesamtverkehrssystem. Das Angebot ist so gestaltet, dass ein Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV attraktiv ist und somit das Ziel einer stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsabwicklung erreicht wird.

### Stadtbus Konstanz

Das Angebotsqualität im Stadtbusverkehr ist auf sehr hohem Niveau. Von 2013 bis 2019 stiegen die Fahrgastzahlen um rund 10,3% auf ca. 14 Mio. beförderte Personen (2019) und pro Werktag ca. 41.000 Fahrgäste; nahezu 90% der Fahrgäste erreichen ihr Ziel ohne Umstieg. Dennoch ist das Fahrgastaufkommen im Stadtbusverkehr im interkommunalen Vergleich sehr hoch: Insgesamt macht im Durchschnitt jede Person in Konstanz ca. 163 Fahrten im Jahr, der Durchschnitt im Verband deutscher Verkehrsunternehmen VDV liegt bei 138. Untenstehende Abbildung zeigt das Benchmark des Konstanzer Stadtbusverkehrs (blauer Balken).

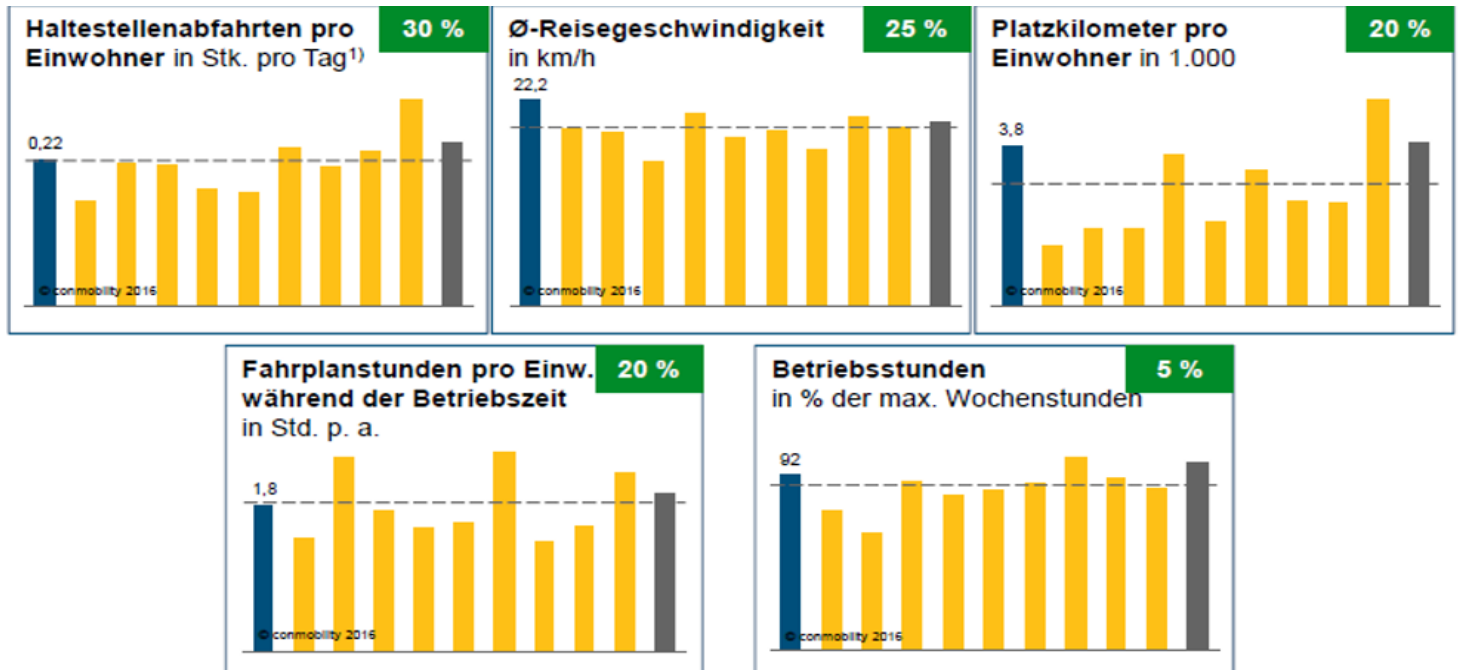


Abbildung 8: Stadtbus-Benchmark (Quelle: Stadtwerke Konstanz)

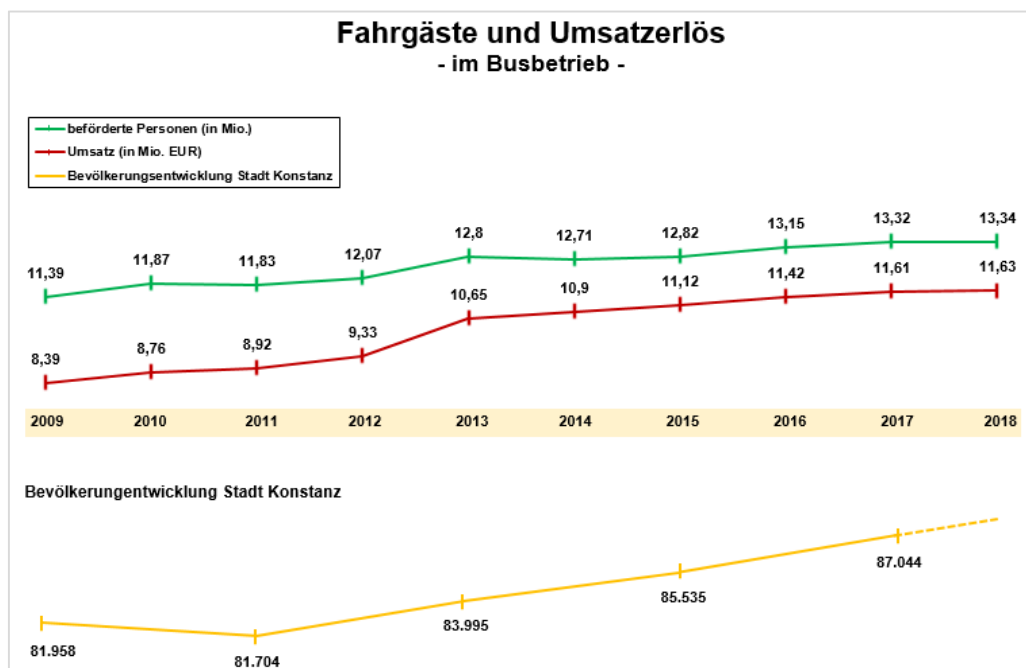


Abbildung 9: Fahrgastzahlen und Umsatzerlöse im Stadtbusverkehr (Quelle: Stadtwerke Konstanz)

## Schienerverkehr

Die Fahrgastzahlen im Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) sind seit 2013 deutlich gestiegen. Auffällig sind die Steigerungen der Ein- und Aussteiger am Bahnhof und an den Bahnhaltedpunkten Petershausen und Wollmatingen aufgrund des deutlich verbesserten Fahrplanangebots. Dies ist auch an den seit 2007 gestiegenen Zahlen des ÖPNV-Anteils im Quell-Zielverkehr (Fahrten aus Konstanz und zurück) im Modal Split abzulesen: Dieser ist von 10% auf 22% gestiegen.

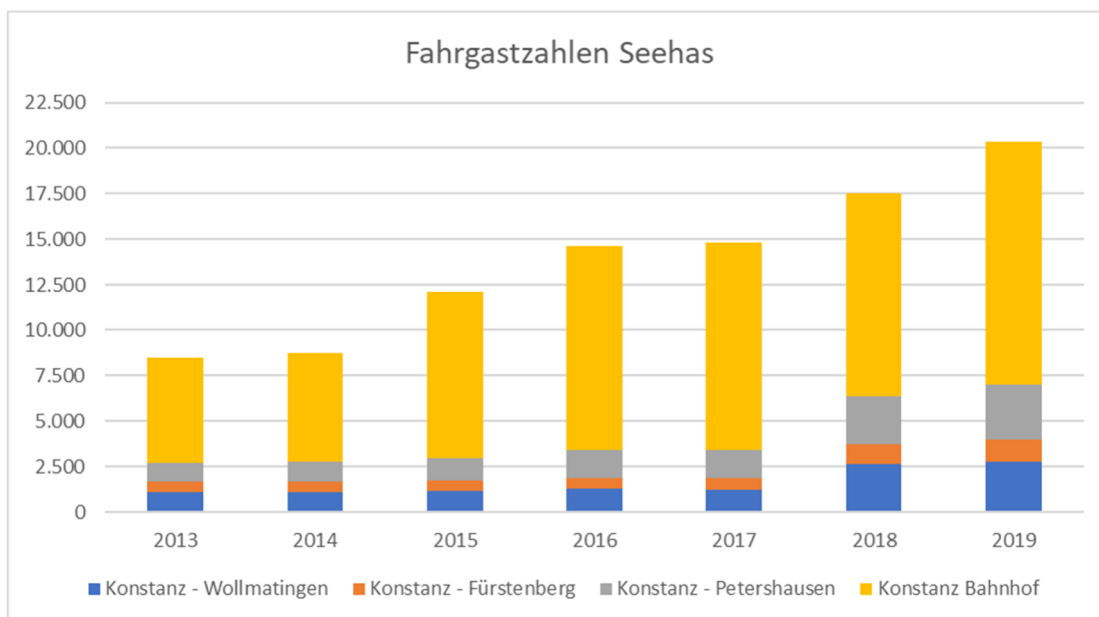


Abbildung 10: Fahrgastzahlen Seehas 2013 bis 2019 (Quelle: eigene Darstellung)

## Regionalbus

Die Fahrgastzahlen des Regionalbusverkehrs Konstanz Ravensburg und Schnellbuslinie KN – Friedrichshafen wurden vom Aufgabenträger (Landkreis Bodensee) seit 2013 nicht erhoben. Da die Stadt Konstanz diese Verkehre mitfinanziert, wurde eine zeitnahe Erhebung angefragt und vom Landkreis Bodensee zugesagt.

### 3.3 Radverkehr

Das Fahrrad ist in einem Entfernungsbereich von 4-5 km auch bei bewegter Topographie das ideale innerörtliche Verkehrsmittel und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – im Alltagsverkehr und im Freizeitverkehr.

#### Fahrradmonitor 2017

In 92 % aller Konstanzer Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden und das Fahrrad ist das beliebteste Verkehrsmittel der KonstanzerInnen. Im Jahr 2017 nutzten 77 % das Fahrrad zumindest ein paar Mal im Monat als Verkehrsmittel. Nimmt man die Freizeitnutzung hinzu, fahren 82 % der KonstanzerInnen mindestens ein paar Mal im Monat mit dem Rad. 72 % tun dies sogar mehrmals pro Woche. Dies führt dazu, dass die KonstanzerInnen etwa ein Drittel der Wege innerhalb der Stadt bereits mit dem Rad

zurücklegen (siehe Kapitel 3.1). Männer nutzen dabei das Rad etwas häufiger als Frauen. Bei Menschen mit hohem Bildungsniveau ist die Radnutzung etwas höher als bei mittlerem und niedrigem Bildungsstand und in der Altersgruppe über 50 Jahre ist die Radnutzung gegenüber jüngeren Altersgruppen etwas rückläufig.

### Dauerzählstellen Radverkehr

Seit August 2018 existiert eine Dauerzählstelle für den Radverkehr im Herosépark, deren Zahlen ein langfristiges Monitoring des Radverkehrsaufkommens erlauben. Die in Abbildung 11 dargestellten täglichen Durchschnitte je Monat lassen keinen einheitlichen Trend erkennen. Sondereffekte wie die Sperrung der alten Rheinbrücke für den Radverkehr in der zweiten Jahreshälfte 2019 oder Corona-bedingte Veränderungen (Lockdown, Schulschließung, usw.) lassen einen direkten Vergleich der Jahre aktuell noch nicht zu.

Im Mai 2021 wurden zwei weitere Dauerzählstellen entlang des Bahnradweges in Betrieb genommen. Diese erfassen den Radverkehr auf Höhe der Bahnhaltstellen Petershausen und Fürstenberg in beide Richtungen.

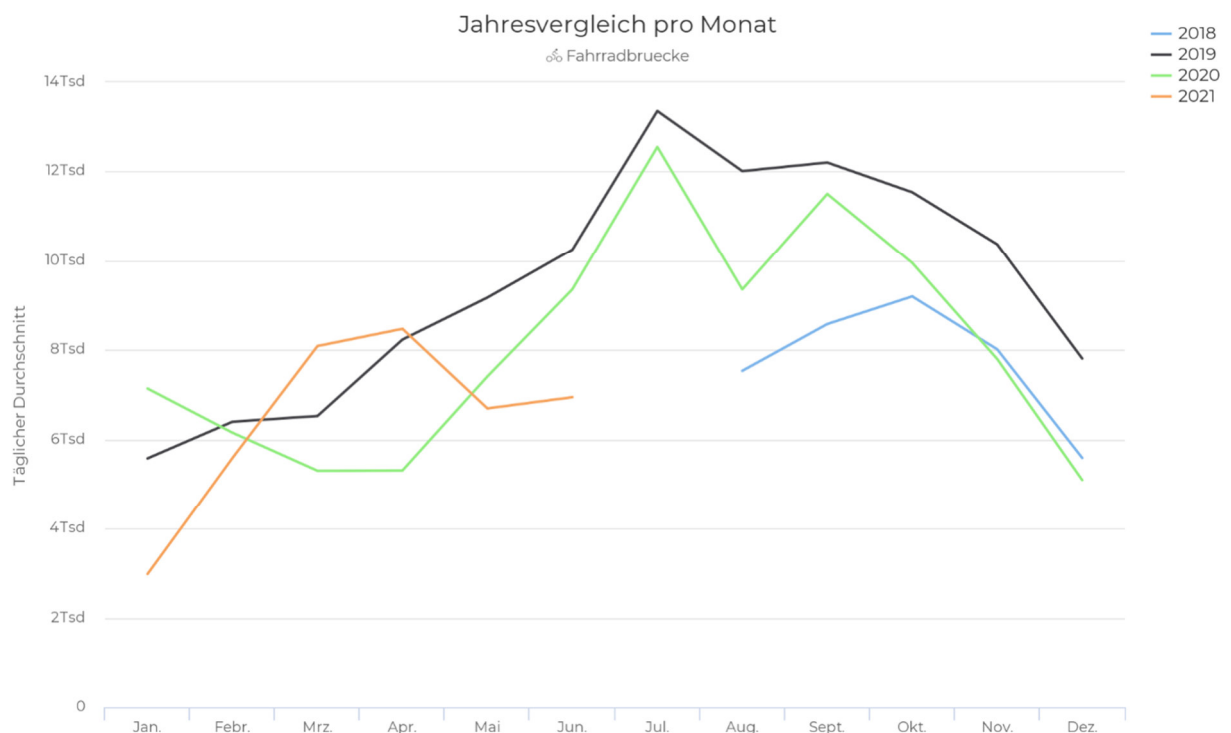


Abbildung 11: Radverkehrsstärken an der Zählstelle im Herosépark (Quelle: eigene Darstellung)

### Radverkehrsnetz

In Konstanz gibt es ein geschlossenes Radverkehrsnetz, mit dem alle Stadtquartiere und Ortsteile flächenhaft erschlossen und miteinander verbunden sind (siehe Pläne). Im sog. Erschließungsnetz sind alle wichtigen Einrichtungen eingebunden. In diesem Netz sind sog. Hauptrouten identifiziert, die eine direkte und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtquartieren mit dem Fahrrad gewährleisten und die Orts- und Stadtteile weitestgehend umwegfrei miteinander verbinden.

Das touristische Netz mit dem Bodenseeradweg ist ebenfalls Bestandteil des Erschließungsnetzes, hierüber werden zum einen die landschaftlich reizvollen Gegenden "erfahren" und die wichtigen touristischen Ziele angefahren.

An Hauptverkehrsstraßen sind fast durchgehend Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorhanden. Im größten Teil des Netzes wird der Radverkehr in Erschließungs- und Anliegerstraßen geführt, die mit Tempo 30 geregelt oder als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind; hier sind eigens ausgewiesene Radwege oder -streifen nicht zulässig. Das Netz wird ergänzt um Wege abseits von Straßen, die für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben sind, wie z.B. Wirtschafts- und Waldwege. Die heutige Länge des Radverkehrsnetzes nach Führungsform ist Abbildung 12 zu entnehmen.

Die Länge des Radverkehrsnetzes ist von 2016 bis 2020 um 4 km gewachsen. Die größten absoluten Zuwächse sind im Bereich Schutzstreifen (+2,7 km) sowie Straßen mit Tempo 30 (+2,7 km) zu verzeichnen, weiterhin wurden im Zuge der Einrichtung von Fahrradstraßen (+0,6 km) schmale Radwege zurückgebaut (- 1,4 km).

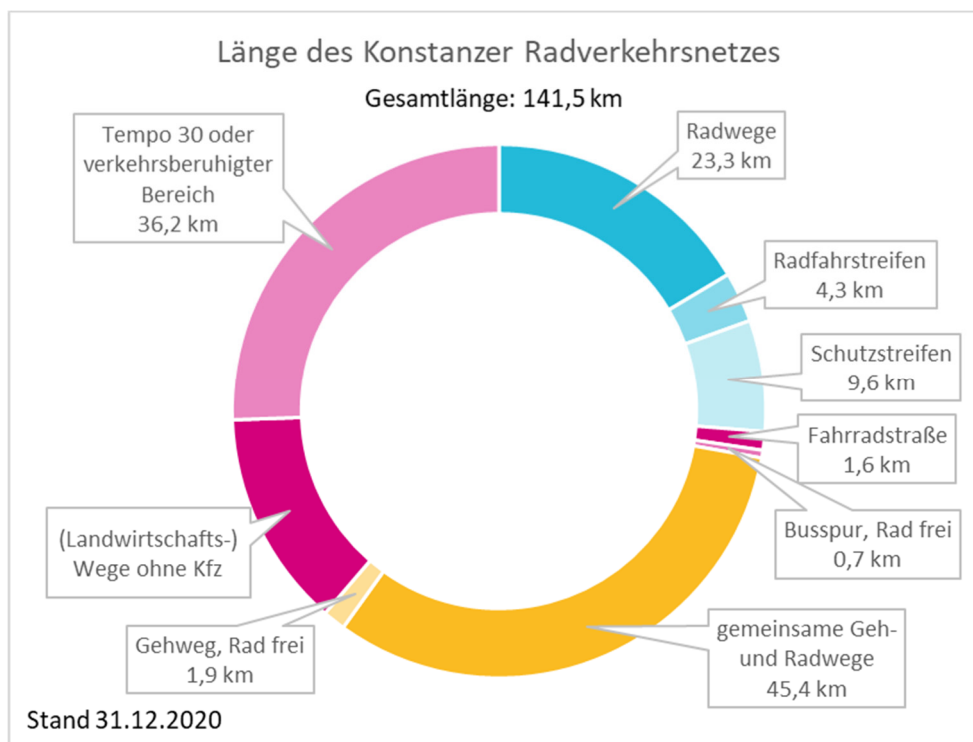


Abbildung 12: Länge des Konstanzer Radverkehrsnetzes nach Führungsform des Radverkehrs (Quelle: eigene Darstellung)

### Leuchtturmprojekte und Auszeichnungen

Die Stadt Konstanz hat sich als Modellkommune an dem Projekt „TINK – Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen“ beteiligt. Der Aufbau eines Transportradmietsystems und die Untersuchung der Effekte auf den Stadtverkehr wurden im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Zusammen mit der zweiten

Modellkommune Norderstedt wurde Konstanz für dieses Projekt 2017 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Service“ ausgezeichnet.

Im Jubiläumswettbewerb „Fahrrad. Ideen. Entwickeln“ des Landes Baden-Württemberg anlässlich 200 Jahre Fahrrad belegte die Stadt Konstanz mit der Imagekampagne „Radstadt Konstanz“ den 1. Platz im Themenbereich „Stadtentwicklung und Mobilität“. Die Kampagne wurde in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung HTWG entwickelt.

Neben der Entwicklung der Fahrradinfrastruktur und der tatsächlichen Fahrradnutzung ist ein weiterer Indikator für den Erfolg der Radverkehrsförderung das Fahrradklima. Dieses wird beim Fahrradklima-Test des ADFC alle zwei Jahre gemessen. Die Stadt Konstanz wurde dabei sowohl für die Ergebnisse 2018 als auch 2020 in den Kategorien „Spitzenreiter“ mit dem dritten Platz sowie 2018 auch als „Aufholer“ mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

### 3.4 Fußverkehr

Das im Masterplan angepeilte Ziel eines Fußverkehrsanteils von 30% im Modal Split des Binnenverkehrs der Konstanzer Bevölkerung war 2018 bereits erreicht. Dieser Anteil ist gegenüber dem Durchschnitt von Baden-Württemberg sehr hoch (21% in 2017). Der Grund hierfür liegt insbesondere im kompakten Stadtgrundriss der Stadt, aber auch in der praktizierten Stadtplanung nach Grundsätzen der „Stadt der kurzen Wege“: Wohnen und Arbeiten, Einrichtungen für Versorgung und für Freizeit sollen möglichst in fußläufiger Entfernung zu erreichen sein.

2018 hat der Gemeinderat die Erarbeitung einer Fußverkehrskonzeption zur Optimierung des Fußwegenetzes beschlossen. Ziel soll sein, ein sicheres, barrierefreies, attraktives und lückenloses Fußwegenetz zu schaffen. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung zur Bestandanalyse im April 2020 sind auf der städtischen Internetseite im Bereich Verkehrsplanung dokumentiert.

Um künftig bessere Informationen zum Fußverkehr erhalten zu können, hat die Stadt im Jahr 2020 zur Erhebung der Fußverkehrsströme Zählgeräte angeschafft (SwissTraffic Laser). Ein erstes Ergebnis ist in der Schottenstraße der durchschnittliche tägliche Fußverkehrsstrom von 1.448 Fußgängern pro Tag.

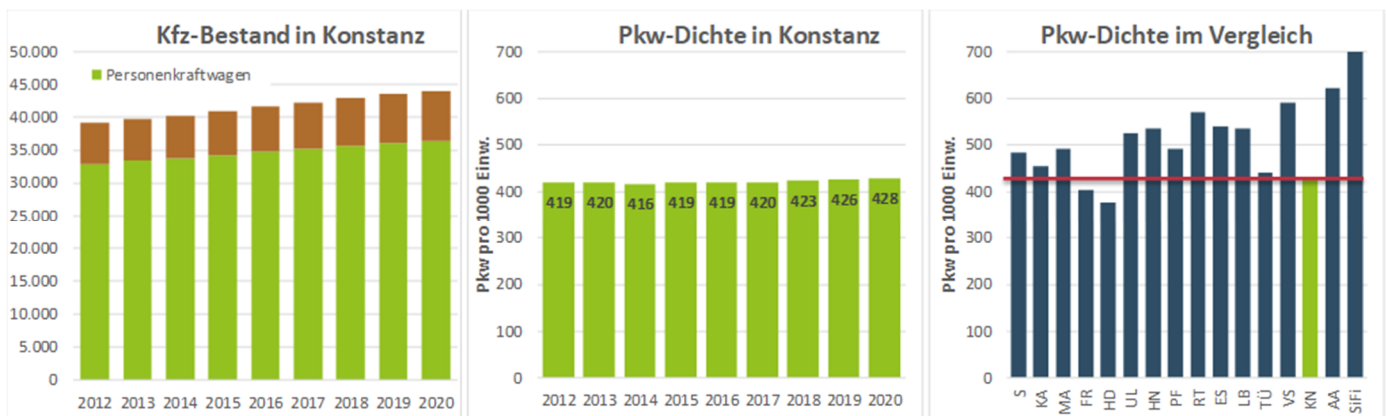


Abbildung 13: Kfz-Bestand und Pkw-Dichten (Quelle: ifeu)

### 3.5 Motorisierter Individualverkehr

#### Kfz-Bestand

Der Kfz-Bestand in Konstanz (Abbildung 13) ist von 2012 bis 2020 um 12% gestiegen, aber die Pkw-Dichte liegt mit 428 Pkw pro 1.000 Einwohner deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 607 Pkw/ 1.000 Ew. und unter der Pkw-Dichte der meisten größeren Städte im Land. Die Pkw-Dichte ist in Konstanz seit 2012 nur um 2% angestiegen, im Land Baden-Württemberg gleichzeitig um 8%.

#### Binnenverkehr

Die Kfz-Mobilität im Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung ist seit 2007 deutlich gesunken (siehe Verkehrsbelastungen in untenstehender Tabelle). Dies ist beachtlich angesichts der gestiegenen Bevölkerungszahl, der weiterhin hohen Kfz-Mobilität im Quell-Zielverkehr (MIV-Anteil 62%) sowie der überwiegend mit dem Kfz zurückgelegten Wege der Besucher der Stadt (Ziel-Quellverkehr).

Die Verkehrsbelastungen des Vorbehaltsnetzes und wichtiger Verbindungsachsen sind aus untenstehender Tabelle ersichtlich.

Straße	Belastungen [Kfz/ Tag]	Erhebungsdatum	Belastungen [Kfz/ Tag]	Erhebungsdatum	Veränderung in %
B 33 Reichenaustraße West	<b>22.890</b>	2009	<b>21.534</b>	2019	- 6%
B 33 Reichenaustraße Höhe Schneckenb.str.	<b>18.480</b>	2012	<b>19.296</b>	2019	+ 4%
L 220 Radolfzeller Straße (Ortseinfahrt)	<b>15.420</b>	2012	<b>13.874</b>	2019	- 10%
Riedstraße	<b>9.980</b>	2012	<b>7.790</b>	2019	- 22%
L 219/ Mainaustraße (westlich Schiffstraße)	<b>9.820</b>	2012	<b>10.281</b>	2019	+ 5%
B33 Mainaustraße (Höhe Allmannsd. Str.)	<b>17.560</b>	2012	<b>14.793</b>	2019	- 16%
L 220 Theodor-Heuss-Straße	<b>9.670</b>	2012	<b>7.659</b>	2019	- 21%
Alte Rheinbrücke in/ aus Konzilstraße	<b>14.044</b>	2008	<b>9.734</b>	2019	- 31%
Alte Rheinbrücke in/ aus Rheinsteig	<b>19.207</b>	2008	<b>13.509</b>	2019	- 30%
Obere Laube (Höhe Schnetztor)	<b>14.100</b>	2013	<b>8.737</b>	2019	- 38%
Bodanstraße	<b>10.484</b>	2013	<b>11.865</b>	2019	+ 13%
Emmishofer Zoll	<b>12.139</b>	2013	<b>11.144</b>	2019	- 8%
Tägerwiler Zoll	<b>7.205</b>	2015	<b>6.813</b>	2019	- 5%
B 33 Europastraße	<b>22.930</b>	2009	<b>21.757</b>	2019	- 5%

Tabelle 2: Kfz-Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßennetz

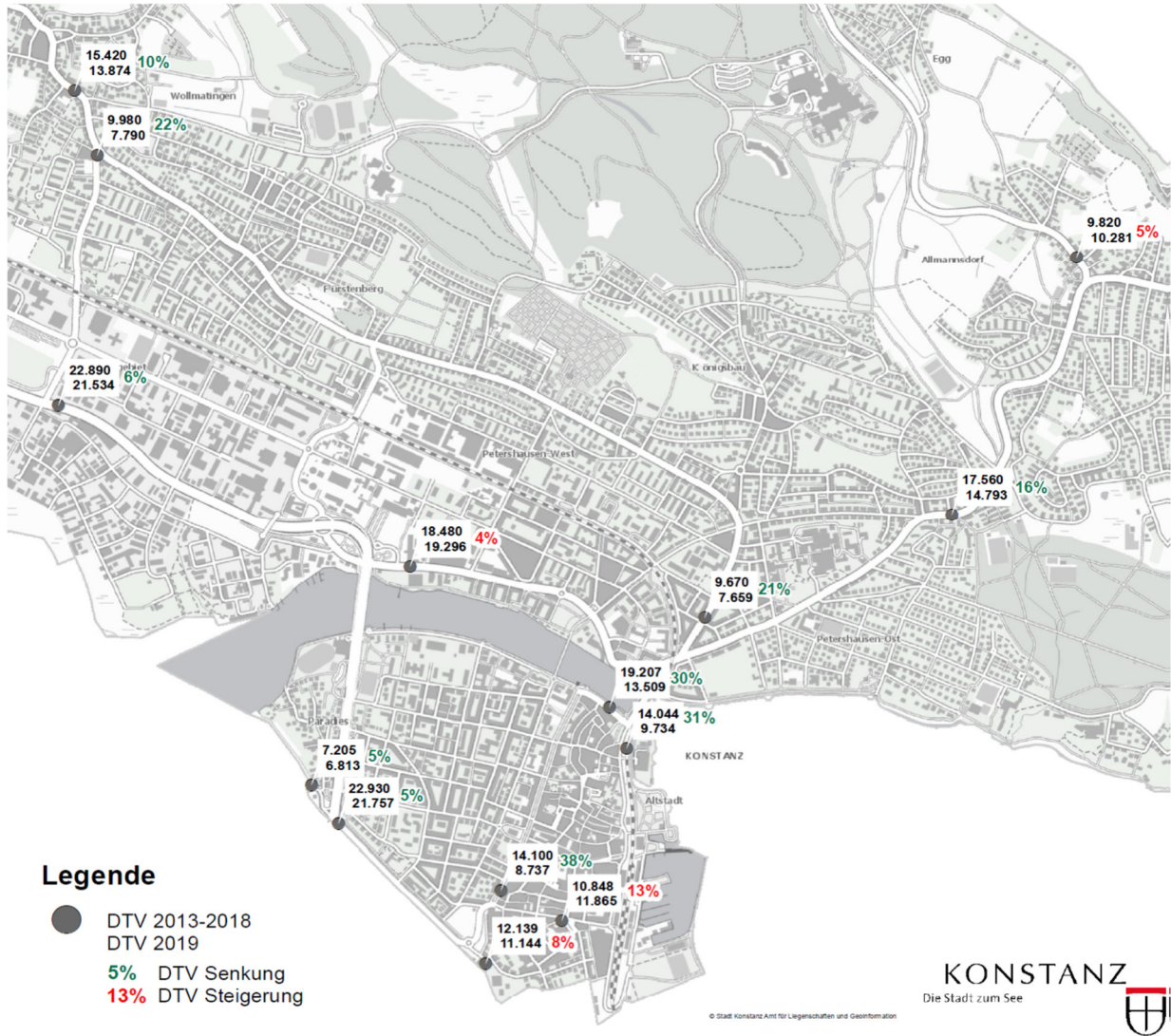


Abbildung 14: Kfz-Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßennetz (Quelle: eigene Darstellung)

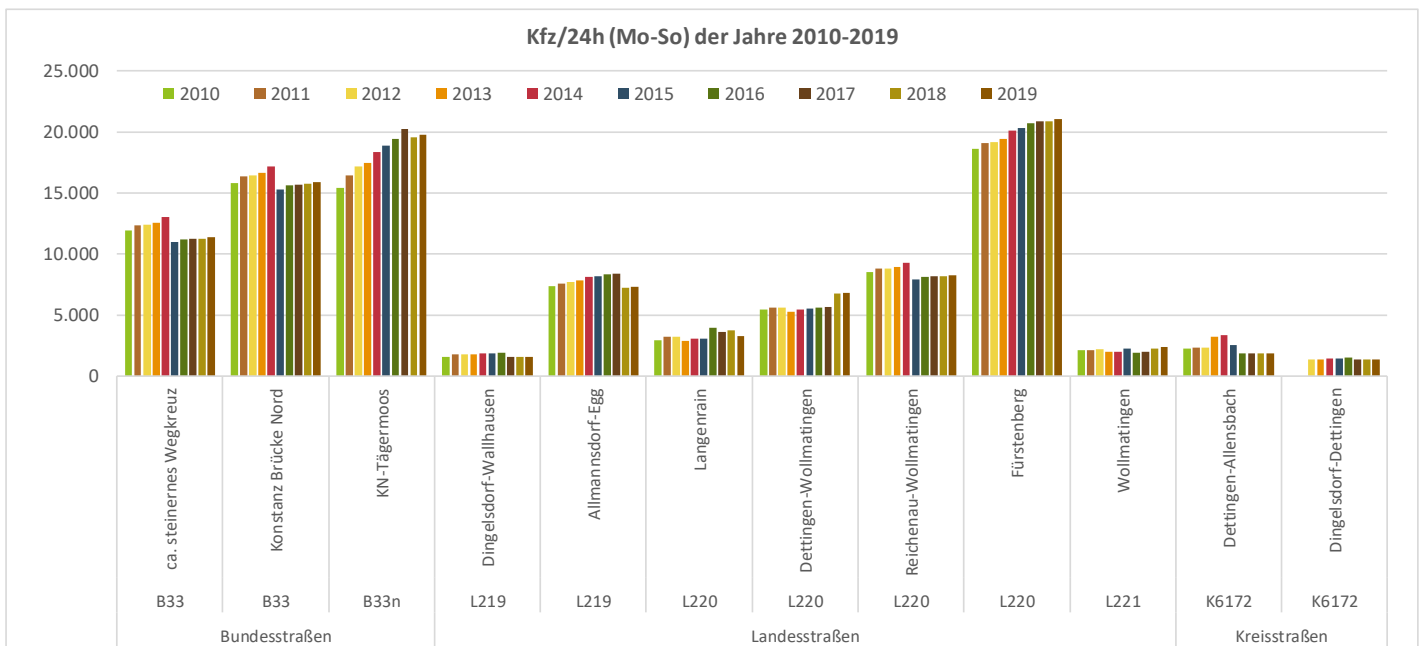


Abbildung 15: Zählergebnisse Landesstraßen (Quelle: ifeu)



### Überörtlicher Verkehr

An den Zahlen erkennbar ist aber auch, dass sich im überörtlichen Verkehr (Quell- und Zielverkehre) wie andernorts der Trend steigender täglicher Verkehrsstärke auch in Konstanz fortgesetzt hat: Nahezu alle Zählstellen des Landes zeigen 2010-2019 eine Stagnation oder einen ansteigenden Trend der täglichen Verkehrsstärken. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg gibt für Konstanz einen Fahrleistungsanstieg 2010-2019 von 2% im MIV und 33% im Lkw-Verkehr an.

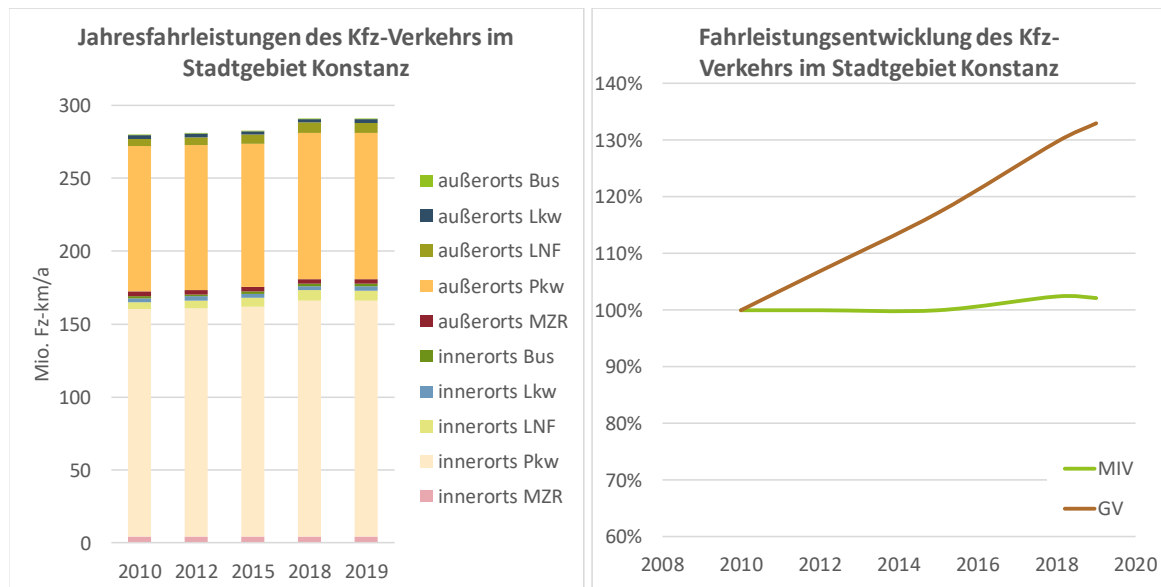


Abbildung 16: Jahresfahrleistungen des Kfz-Verkehrs in Konstanz nach Angaben des Landes (Quelle: ifeu)

### Hochlasttage

Trotz der angestiegenen Fahrleistungen im überörtlichen Verkehr ist die Qualität des Verkehrsablaufs des MIV gut bis befriedigend. Die bis 2015 an Samstagen und sonstigen Hochlasttagen auftretenden Staubelastungen im linksrheinischen Bereich

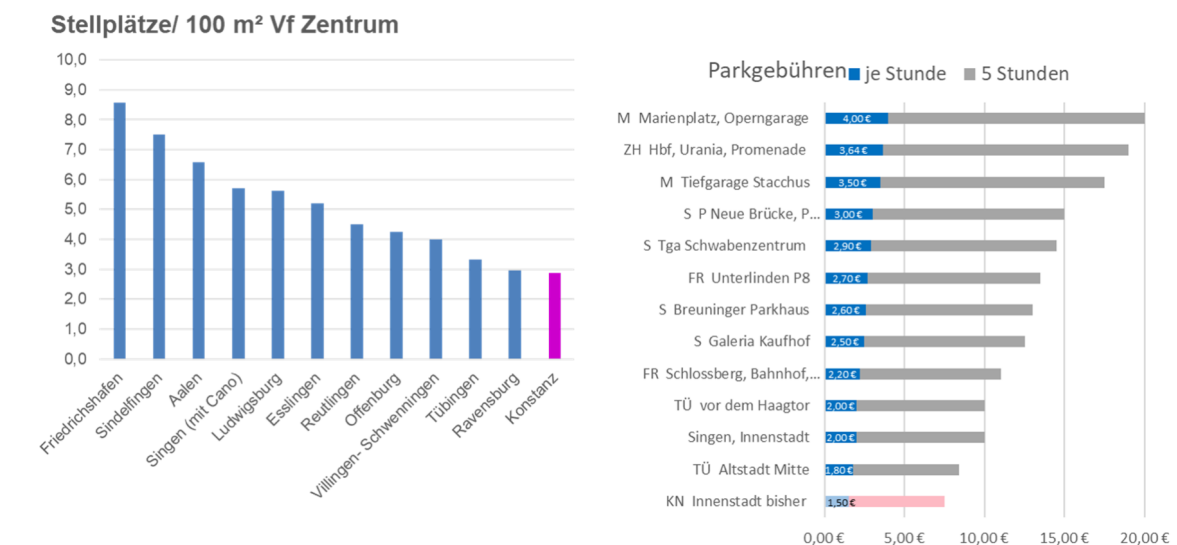
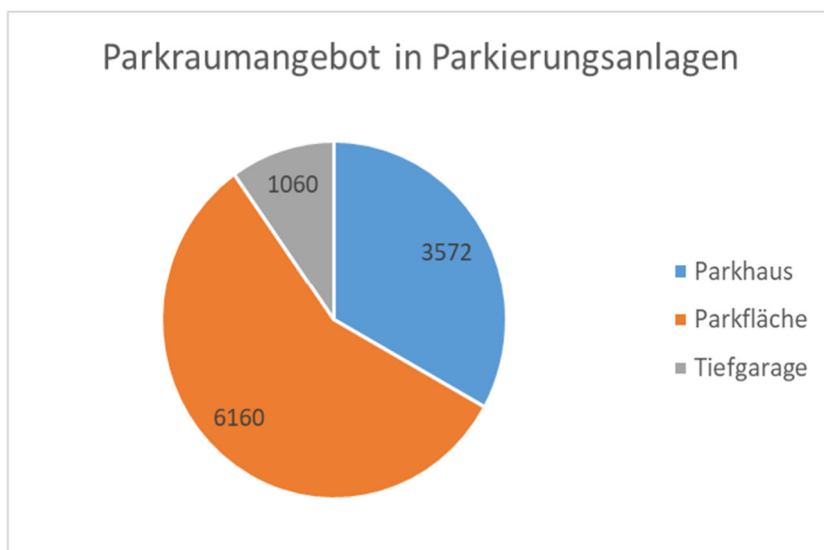


Abbildung 17: Städtevergleich Stellplätze Abbildung 18: Städtevergleich Parkgebühren (Quellen: eigene Darstellungen)

werden durch manuelles Verkehrsmanagement bzw. den Einsatz von Verkehrskadetten seit 2016 behoben. Regelmäßige Stauereignisse mit den daraus folgenden Behinderungen des Stadtbusverkehr gehören der Vergangenheit an.



Die Ursache der Staus bzw. das Erfordernis von Verkehrsmanagement liegt in der begrenzten Zahl an Kurzzeitstellplätzen im linksrheinischen Stadtgebiet. Zwar erfüllt die Anzahl der Stellplätze in der Innenstadt das bauordnungsrechtlich erforderliche Maß (1 Stellplatz je 30-40 m<sup>2</sup>

Abbildung 19: Stellplatzangebot im Stadtgebiet (Quelle: eigene Darstellung)

Altstadt und Paradies	Kurzzeit	Bewohner/ Mieter
Parkhaus Lago (privat)	924	6
Parkhaus Marktstätte (privat)	186	100
Garage Fischmarkt (privat, städtisches Belegungsrecht für 74 Stpl.)	132	30
Parkhaus Altstadt (privat, Erbpacht bis Dezember 2026)	226	127
Augustinergarage	238	50
Parkplatz Mittelstreifen Obere Laube	59	0
Parkplatz Stephansplatz	85	18
Parkplatz Döbele	230	125
Parkplatz Zur Laube	0	87
öffentlicher Straßenraum Altstadt	0	229
öffentlicher Straßenraum Paradies	99	2.250
Parkplatz Schänzlehalle	188	0
<b>Altstadt und Paradies</b>	<b>2.367</b>	<b>3.022</b>
Parkplatz Bodenseeforum	500	
Tiefgarage Seerheincenter (privat)	300	
Tiefgarage Benediktinerplatz (privat)	134	
Parkhaus EDEKA Reichenaustraße (privat)	381	
<b>Angebot für Kurzparker rechtsrheinisch</b>	<b>1.315</b>	
<b>Gesamtsumme Angebot für Kurzparker</b>	<b>3.682</b>	

Tabelle 3: Parkraumangebot in Parkieranlagen

Verkaufsfläche), aber die Nachfrage nach Stellplätzen ist an Samstagen weiterhin sehr hoch, insbesondere von Kunden aus der Schweiz. Während das Stellplatzangebot an Werktagen linksrheinisch ausreichend ist, erreicht es weiterhin – wie bereits im Masterplan festgestellt – an ca. 60 Tagen im Jahr die Kapazitätsgrenze. Aber obwohl Konstanz als für die Versorgung mit Gütern des periodischen Bedarfs zuständiges Oberzentrum im interkommunalen Vergleich pro 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Stadtzentrum relativ wenig Stellplätze besitzt, ist die Strategie der Stadt richtigerweise nicht die Ausweitung des Stellplatzangebots, sondern Parkraum-, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Nutzer des MIV sollen mit Push- und Pull-Maßnahmen sowie Mobilitätsmanagement zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel bewegt und der verbleibende MIV mit Parkraum- und Verkehrsmanagement dorthin geleitet werden, wo er weniger problematisch ist.

#### 4. Maßnahmenumsetzung in den Handlungsfeldern

In den verschiedenen Handlungsfeldern des Masterplans werden Konzepte und Maßnahmen auf strategischer Ebene benannt, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. In den Tabellen der einzelnen Kapitel ist der jeweilige Umsetzungsstatus der Maßnahme farblich dargestellt; eine detaillierte Beschreibung des Status ist im Anhang ersichtlich.

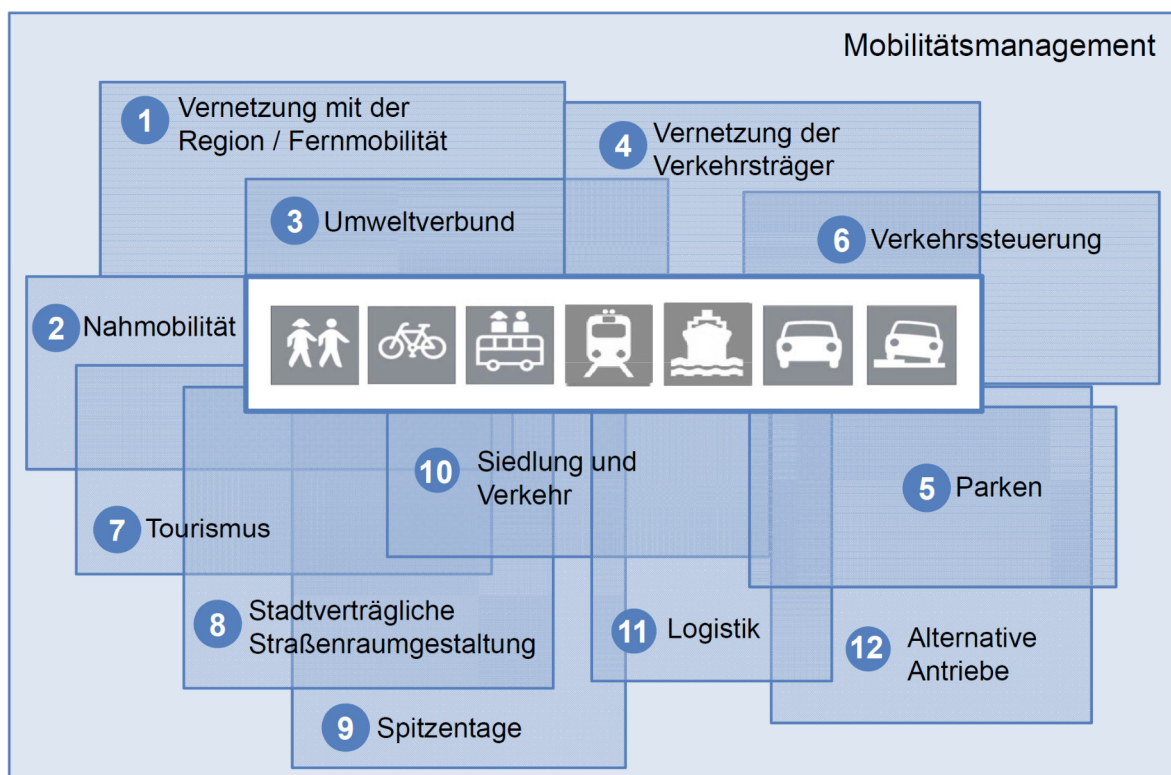


Abbildung 20: Handlungsfelder im Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ (Quelle: Masterplan M.)

#### 4.1 Vernetzung mit der Region

Seit Beschluss des Masterplanes wurden bestehende ÖV-Verbindungen aufgewertet und es kamen weitere Angebote hinzu.

- Städteschnellbus Konstanz – Friedrichshafen (seit 1992)
- Taktergänzungen zum IR Konstanz – Winterthur-Zürich (seit 2003)
- Regionalexpress Konstanz – St- Gallen (seit 2016)
- Regiobus Konstanz – Ravensburg (seit 2020)

#### Grenzüberschreitender ÖPNV

Darüber hinaus wurden wichtige Planungsprozesse zur besseren Verknüpfung der Öffentlichen Verkehrssysteme Deutschlands und der Schweiz in Gang gebracht. Zur Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Systems wurde 2016 eine Machbarkeitsstudie für eine grenzüberschreitende Straßen-, Stadt- oder S-Bahn beauftragt. In einer Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitstudie wurde festgestellt, dass für die grenzübergreifende Mobilität im Agglomerationsraum Konstanz-Kreuzlingen eine S-Bahn am besten geeignet ist, mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu gewinnen. Im Ergebnis werden die Weiterführung des Seehas bis Müns-terlingen und eine neue „Agglo-S-Bahn“ zwischen Radolfzell und Weinfelden empfohlen. Hierin enthalten ist auch ein neuer Bahnhofpunkt „Sternenplatz“ als wichtiger Übergangspunkt zwischen Bahn und Stadtbus. Eine vom Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz beauftragte Nutzen-Kosten-Untersuchung soll noch 2020 die Grundlage für eine Entscheidung liefern, ob die Planungen für eine Agglo-S-Bahn weitergeführt werden sollten.

#### Fernbus

Das Fernbusangebot mit täglich 30-35 teils internationalen Verbindungen ist eine gute Ergänzung des Angebots im Schienenfernverkehr. Auf deutscher Seite ist dieses sehr dünn, da der Schienen-Fernverkehr von der Bahntochter DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben wird. Derzeit in Planung befindet sich ein neuer Busbahnhof für den Fernbusverkehr als neuer Mobilpunkt unter der Brücke der Europastraße über den Rhein: Hier sollen neben dem Fernbus-Angebot auch Regionalverkehr und mehrere Stadtbuslinien verknüpft sowie nachhaltige Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradmietsysteme) angeboten werden.

#### Schiffsverkehr

Ebenso können in Konstanz verschiedene Schiffsverbindungen zum ÖPNV gezählt werden (im Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz [GVFG] zählen Schiffsverkehre nicht dazu). Die Autofähre Staad – Meersburg verkehrt eigenwirtschaftlich, ganzjährig während der gesamten Woche zwischen 5:30 und 21:00 Uhr im 1/4-Stundentakt, danach nur noch stündlich, allerdings durchgehend. Qualität und Bedienungshäufigkeit der Verbindung sind als sehr gut zu bewerten (Zahlen aus „Konstanz in Zahlen 2020“).

Fähre	2014	2019
Fährschiffe	6	6
Beförderte Personen (in Mio.)	4,3	4,2
Beförderte Pkw und Nutzfahrzeuge (in Mio.)	1,6	1,5
Motor- und Fahrräder (in Mio.)	0,4	0,5

Die Katamaran-Verbindung zwischen Konstanz-Hafen und Friedrichshafen wurde zu einer wichtigen Pendlerverbindung. Der Katamaran wird eigenwirtschaftlich betrieben, das ganze Jahr hindurch zwischen 6:00 und 19:00 Uhr im Stundentakt; im Sommer erfolgt eine Bedienung bis 23 Uhr. Auch diese Verbindung ist in ihrer Qualität als sehr gut zu bewerten. 2019 nutzten 471.000 Fahrgäste den Katamaran zwischen Konstanz und Friedrichshafen; der Betrieb der Katamaran-Reederei schreibt seit 2017 schwarze Zahlen.

Die Personenfähre Wallhausen – Überlingen, die für touristische Zwecke und Berufspendler gleichermaßen bedeutsam ist, verkehrt im Winter montags bis freitags im Stundentakt, in den Sommermonaten auch am Wochenende. Die Stadt hat kürzlich die Zuschussfinanzierung für die Wintermonate mit der Reederei Giess und der Stadt Überlingen geklärt.

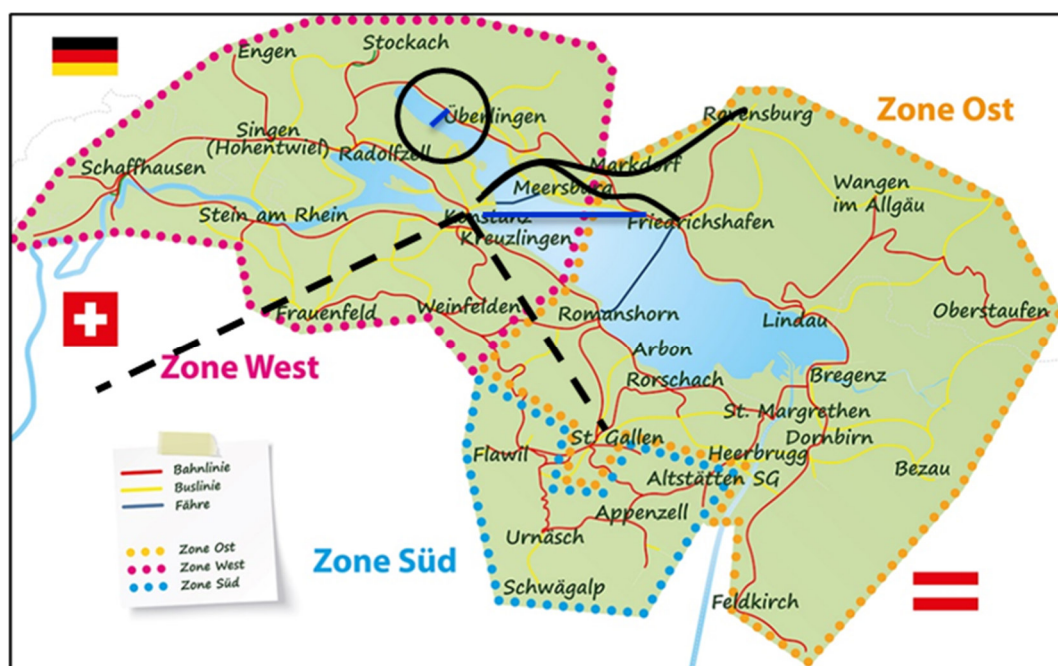


Abbildung 21: regionale Verbindungen des ÖPNV (bodensee-ticket-com/eigene Darstellung)

Insgesamt fördert die Stadt den regionalen ÖPNV mit ca. 307.000 € jährlich:

- 230.000 € für die Bahnverbindung KN – St. Gallen (stündlich)
- 22.000 € für die Bahnverbindung KN – Zürich (stündlich)
- 30.000 € für den Regionalbus KN – Ravensburg (ab 2020 stündlich)
- 15.400 € für den Regionalbus KN – Friedrichshafen (8x werktags, 3x samstags)
- 10.000 € für den Schiffsbetrieb Wallhausen – Überlingen (stündlich; ab 2021 14.000 €)

Vernetzung mit der Region / Fernmobilität		
HF1-1	Ausbau der Bahn-Verbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz über Bahnhof Konstanz mittels Durchbindung bestehender Linien	
HF 1-2	Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für Fernbusverkehr in Konstanz unter Berücksichtigung der Fernbusangebote	
HF1-3	Beauftragung Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitstudie für grenzübergreifende Agglo-S-Bahn einschl. Ermittlung des erforderlichen Infrastrukturausbaus	
	Herstellung Zweigleisigkeit (in Teilabschnitten)	
	Ertüchtigung von bestehenden und Anlage neuer Bahnhaltdepunkte gemäß anerkannten Qualitätsstandards (inkl. Lärmschutz)	
HF1-4	Anpassung Stadtbussysteme an die (neuen) S-Bahn-Stationen	
	Anpassung Regionalbussysteme an die (neuen) S-Bahn-Stationen	
HF1-5	Verstärkung ÖPNV-Angebot im Busverkehr mit der Schweiz/ Kreuzlingen durch Taktverdichtung und neue Linien bzw. Linienverlängerung	
HF1-6	Vereinheitlichung des Takts im Stadtbus Konstanz und Stadtbus Kreuzlingen (15 – 30 – 60 min)	
HF1-7	Verstärkung des ÖPNV-Angebots aus den Umland-/ Bodanrückgemeinden im Regionalbusverkehr (Taktverdichtung, neue Linien)	
HF1-8	Einrichtung eines Leitsystems (grenzübergreifend) von P+R-Angeboten unter Einbindung neuer Standorte	
HF1-9	Schaffung neuer P+R-Anlagen in der Region (auch CH) und Anbindung auf kurzem Weg an die Innenstädte mit Bus und Zug	
HF1-10	Einrichtung eines grenzübergreifenden Fahrradmietsystems	
	und Schaffung von Car-Sharing-Angeboten	
HF1-11	Aufbau von grenzübergreifenden / regionalen Radwegeleitsystemen	
	Aufbau von grenzübergreifenden / regionalen Fußwegeleitsystemen	
HF1-12	Erhalt/ Stärkung der Fährverbindungen nach Meersburg und Friedrichshafen	
	Schaffung weiterer Schifflinien und Fährverbindungen	
	Schaffung eines Gemeinschaftstarif für „bodo“ und „VHB“, Prüfung eines Haustarifs	
HF1-13	Erhalt der Personenfähre Wallhausen – Überlingen	
	Abstimmung der Fahrpläne der Stadtbuslinien 4 und 13	
HF1-14	Initiierung einer grenzübergreifenden (Zweisystem-) Stadtbahn mit dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur	

## 4.2 Nahmobilität

Bei allen Bebauungsplänen und städtebaulichen Projekten legt die Stadt Konstanz großen Wert auf Nutzungsmischung, Nahversorgung und Fußwegeverbindungen durch das Quartier. Zur Stärkung nachhaltiger Mobilität werden Mobilitätskonzepte gefordert. Diese legen Standards für Fahrradabstellanlagen fest sowie die Notwendigkeit von Stellplätzen für Carsharing.

Durch die Aufstellung eines „Handlungsprogramms Fußverkehr“ soll die Nahmobilität durch geeignete Maßnahmen weiter gestärkt und Konflikte mit anderen Verkehrsarten vermieden werden.

Nahmobilität		
HF2-1	Sicherung und Ausbau der Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren/ den Ortsteilen als Voraussetzung für nahraumorientierte Mobilität	
HF2-2	Verstärkte Ausweisung verkehrsberuhigter Zonen abseits von Hauptverkehrsstraßen bzw. Prüfung von Hauptverkehrsstraßen für ihre Eignung hinsichtlich des Prinzips "Begegnungszonen" nach Schweizer Vorbild	
HF2-3	Durchführung von Planungs-/ Zukunftswerkstätten mit Themenschwerpunkt „Nahmobilität“ in allen Ortsteilen	
HF2-4	Überplanung Wegenetze in Stadt- / Ortsteilen (quartiersweise) als Ergebnis der Planungswerkstätten, hierbei Einbindung aller quartiersbedeutsamen Einrichtungen	
HF2-5	Zurücknahme/ Unterbindung von Gehwegparken als Maßnahme zur Reaktivierung von Stellplätzen auf Privatflächen	
HF2-6	Systematische Prüfung aller Planungen zu Straßensanierung/ - Umbau hinsichtlich Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs und Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs	
HF2-7	Vermeidung der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr im Zulauf auf quartiersbedeutsame Einrichtungen	

## 4.3 Umweltverbund

### 4.3.1 öffentlicher Verkehr

Unter dem Begriff „Umweltverbund“ werden diejenigen Verkehrsarten verstanden, die möglichst wenige Emissionen (Abgas, Feinstaub, Lärm etc.) erzeugen und von denen im Zusammenspiel positive Effekte in Bezug auf die Umwelt erwartet werden können. Folgende Verkehrsarten werden in der einschlägigen Fachliteratur dem Umweltverbund zugeordnet: Öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und – als vierte Säule – das CarSharing.

Die im Masterplan und im Nahverkehrsplan 2015 dargestellten Maßnahmen für den Stadtbusverkehr sind weitgehend umgesetzt, insbesondere:

- Zusammenlegung der Linien 4 und 13 zu einem gegenläufigen Ringverkehr,

- Netz- und Bedingungsveränderungen bei der Linie 5 zur besseren Anbindung und Erschließung von Petershausen Ost und dem Paradies,
- Verlängerung der Linie 11 als Direktverbindung vom Fähranleger Staad zur Universität,
- Netzergänzung bei der Linie 14 durch Zusammenlegung mit der Linie 12 sowie
- Netzveränderungen der Linie 908 mit Aufgabe des Astes zum Zähringer Platz und Führung entlang des Altstadttrings über die Emmishofer Straße nach Kreuzlingen zur Stauvermeidung.

Darüber hinaus haben die Stadtwerke als Betreiber des Stadtbussystems Linien und Fahrpläne stetig bedarfsgerecht angepasst. Dadurch hat sich allerdings die im Masterplan bereits benannte Belastung des Bahnhofplatzes durch die dort sehr hohen Busfrequenzen allerdings eher verstärkt.

Im größten Teil des Stadtgebiets sind Haltestellen in einem Radius von 400 m erreichbar. Um die Erreichbarkeit einer Haltestelle innerhalb von 5 Minuten Fußweg zu gewährleisten, sollten Haltestellen allerdings in einem Radius von 300 m erreichbar sein, in topographisch bewegtem Gelände 250 m.

Heute ist der Stadtbusverkehr in Konstanz im Städtevergleich überdurchschnittlich gut. Nicht umgesetzt wurden aber die im Masterplan dargestellten Maßnahmen zur räumlichen Erweiterung des Stadtbussystems auf schlecht erschlossene Bereiche. Lediglich im Bereich Staad wurde eine Optimierung des ÖPNV-Systems durch ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) geschaffen. Weiterhin fehlt eine vergleichbare Bedienung („On-Demand“-Verkehrsangebote) in den unzureichend erschlossenen Siedlungsgebieten von Dettingen, Dingelsdorf und Litzelstetten.

Umweltverbund - Öffentlicher Verkehr		
HF3-1	Räumliche Erweiterung des vorhandenen Stadtbussystem und Sicherung/ Weiterentwicklung zu nachfragestarken Zeiten um die Anbindung wichtiger Ziele der öff. Infrastruktur sowie neuer Siedlungen	
HF3-2	Verstärkung/ Ausbau des regionalen ÖPNV und der grenzübergreifenden Buslinien	
HF3-3	Beschleunigung des Busverkehrs durch Einrichtung weiterer Busspuren	
	und Optimierung der Verkehrsführung des Stadtbusses	
HF3-4	Anbringung dynamischer Fahrgastanzeigen an allen wichtigen Haltestellen	
HF3-5	Erweiterung der Vorrangschaltung für den ÖPNV im Zusammenhang mit der Einrichtung von Busspuren	
HF3-6	Barrierefreier Ausbau aller Schienenhaltepunkte sukzessive und systematisch; Ausstattung aller Haltestellen gemäß geltender Qualitätsstandards	



	Auflegen eines Haltestellenausbauprogramm und barrierefreier Ausbau aller Stadtbushaltestellen sukzessive und systematisch, Ausstattung aller Haltestellen gemäß geltender Qualitätsstandards	
<b>HF3-7</b>	Prüfung der Integration einer Seilbahn ins städtische ÖPNV-System zur Verbindung des rechtsrheinischen P+R-Platzes mit der linksrheinischen Altstadt unter besonderer Beachtung von Denkmalschutz, Stadtbild und Wirtschaftlichkeit	
<b>HF3-8</b>	Weiterführung „Individualisiertes Marketing“, Mobilitätsportal	

Das im Masterplan Mobilität 2020+ definierte Ziel für den ÖPNV, ein Anteil von 15% aller Wege im Binnenverkehr, ist noch nicht erreicht. Hierfür müssten die Fahrgastzahlen um etwa ein Drittel steigen. Deshalb wurde eine Studie beauftragt, die das Potential für weitere Verbesserungen im ÖPNV ermitteln soll. Hierzu wurden 2018 im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im ÖPNV in einer umfangreichen Befragung Herkunft, Ziel und Zweck einer Fahrt ermittelt (Quelle-Ziel-Untersuchungen). Die ÖV-Potentialstudie wurde von der Abteilung Mobilität im ASU gemeinsam mit dem Stadtbusbetrieb der Stadtwerke betreut. Sie liegt mittlerweile vor und wird Grundlage sein für die Fortschreibung des NVP weitere Entscheidungen im Stadtbusverkehr. Sie trifft auch Aussagen für eine urbane Seilbahn mit dem Ergebnis, dass zunächst das Stadtbussystem weiterentwickelt werden sollte.

Durch Anpassungen von Linienführungen bzw. neuer Linien und einer angepassten Taktung soll der öffentliche Verkehr in Konstanz noch besser zu den Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Besuchern der Stadt passen. Darüber hinaus wird für das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz ein grenzüberschreitenden Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, das auch Aussagen für ein gemeinsames ÖPNV-System der Städte Konstanz und Kreuzlingen mit durchgebundenen Buslinien enthalten soll.

Überprüft werden müssen die bisherigen Beschleunigungsmaßnahmen des Busbetriebs an Lichtsignalanlagen und durch Infrastrukturausbau zum Abbau von Behinderungen im Linienbusverkehr.

### **4.3.2** Radverkehr

Die im Masterplan benannten Qualitätsstandards für den Radverkehr wurden in das 2016 beschlossene Handlungsprogramm Radverkehr (HaProRad) überführt und sind Grundlage für alle weiteren Planungen des Radverkehrs. Im HaProRad wurde das Netz aus Haupttrouten aus dem Masterplan überprüft, weiter verdichtet und gemäß RIN<sup>1</sup> nach Netzbedeutung hierarchisiert. Das Hauptradverkehrsnetz wurde systematisch auf Mängel überprüft und es wurden entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung definiert. Zur Umsetzung des HaProRad wurden neben einem

<sup>1</sup> RIN – Richtlinie für die Integrierte Netzgestaltung

jährlichen Budget auch zwei zusätzliche Personalstellen als Kompetenzteam Radverkehr geschaffen. Hierdurch konnte eine Vielzahl von Verbesserungen der im Ha-ProRad Fahrradverkehrs-Infrastruktur umgesetzt werden. Die folgende, nicht abschließende Auflistung beinhaltet die wichtigsten Maßnahmen, die im Rahmen des Handlungsprogramms umgesetzt wurden.

- Petershauser Straße/Jahnstraße: Einrichtung Fahrradstraße
- Rheinsteig: Verbreiterung Geh- und Radwege
- Z-Brücke: Querung der Bahnstrecke ohne Schranken
- Markierung Schutzstreifen u.a. in der Universitätsstraße/Friedrichstraße, Fürstenbergstraße, Radolfzeller Straße, Heinrich-von-Tettingen-Straße, am Emmishofer Zoll
- Verbreiterung Schutzstreifen in der Eichhornstraße
- Holzgasse: Asphaltierung Geh- und Radweg
- Seestraße: Pflasterstreifen durch Asphalt ersetzt.
- Fahrradabstellanlagen u.a. in der Altstadt (Stephansplatz sowie viele dezentrale Standorte), am Ellenrieder Gymnasium/Wallgutschule, am Humboldt-Gymnasium, am Schänzle, am Döbele – siehe auch Abbildung 21.
- Anschluss des neuen Radweges nach Tägerwilen am Gottlieber Zoll
- Weiße Randmarkierung an Radwegen zwischen Wollmatingen und Litzelstetten
- Bordsteinabsenkungen und Abschleifen von Bordsteinen an verschiedenen Orten im Stadtgebiet
- Erneuerung und Erweiterung der Radwegweisung
- Herausgabe eines Fahrradstadtplans
- Verschiedene Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit, u.a. Schnitzeljagd zu 200 Jahre Fahrrad, Cargobike Roadshow, RadCHECK, Stadtradeln, Informationsstände

Seit Mai 2016 ist die Stadt Konstanz Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW).

### Radverkehrsinfrastruktur

Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen verlaufende Radverkehrs-Verbindungen verfügen weitgehend über separate Radverkehrsanlagen oder wurden zu T-30-Straßen, um den Radverkehr verträglich im Mischverkehr mit Kfz zu führen. An Hauptverkehrsstraßen des MIV wurden an vielen Stellen für kreuzende Radverkehrsverbindungen sichere Querungsangebote geschaffen. Im Bereich des Haltepunkts Petershausen wurde die Z-Brücke als planfreie Querung über die Bahnanlagen geschaffen.

Ein Beispiel für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in Petershausen. Auf der Achse Petershauser/ Jahnstraße waren die Radwege und Schutzstreifen dem Radverkehrsaufkommen speziell in den Spitzenstunden nicht mehr gewachsen. Nun steht dem Radverkehr mit der gesamte Fahrbahnbreite ein angemessenes Angebot zur Verfügung. Die bisherigen Radwege wurden zurückgebaut und entsiegelt. Es sind weitere Verbesserungen in der Fahrradstraße vorgesehen, insbesondere zur weiteren Reduktion des Kfz-Verkehrs und

der Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger\*innen. Im Süden soll die Fahrradstraße zeitnah bis ans Döbele verlängert werden.

In mehreren Straßen (u.a. Friedrichstraße, Universitätsstraße, Radolfzeller Straße, Fürstenbergstraße, Eichhornstraße) wurden Schutzstreifen markiert, um Lücken im Radverkehrsnetz auf Hauptverkehrsstraßen zu schließen.

Ergänzend zu den bisherigen Querungsmöglichkeiten des Seerheins werden im Masterplan langfristig zwei weitere Brücken für den Fuß- und Radverkehr auch als Alternative zur Schänzlebrücke vorgeschlagen. Bevor allerdings hierzu eine Machbarkeitsstudie beauftragt wird, soll zunächst die Notwendigkeit einer weiteren Fahrradachse und deren Lage im Netz untersucht werden.

Die im Masterplan empfohlene Verlegung des Bodenseeradwegs im Abschnitt Staad bis Seestraße wieder näher ans Seeufer erfolgte bisher nicht, weil die hierfür notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft mehr Gewicht erhielten gegenüber über den hier geltenden touristischen Belangen.

### Radwegweisung

Für das im Handlungsprogramm Radverkehr definierte Radverkehrsnetz wurde die Radwegweisung neu geplant. Mit der Installation der Beschilderung nach aktuellem deutschlandweitem Standard ist auch für ortsunkundige Radfahrende eine problemlose Wegfindung im Konstanzer Radverkehrsnetz möglich.

### Fahrradabstellanlagen

Seit 2016 wurden ca. 1.350 attraktive Fahrradabstellanlagen installiert (siehe

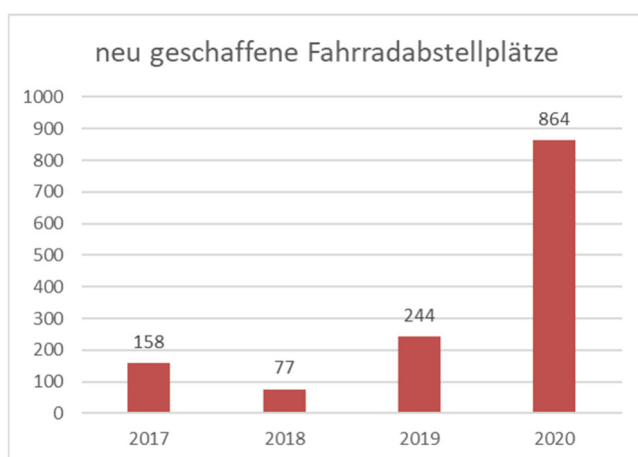


Abbildung 22). Diese befinden sich schwerpunktmäßig an Schulen und im Bereich der Altstadt. Am System der dezentral verteilten Angebote an Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt wird weiterhin festgehalten. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und für ein angenehmes Stadtbild. Abstellanlagen im Bereich des Anlegers

des Katamarans stehen vor der Umsetzung.

Abbildung 22: Fahrradabstellanlagen (Quelle: eigene Darstellung)

Mit Beginn der Umgestaltung des Bahnhofplatzes im Herbst 2020 soll auch hier Entlastung geschaffen werden. Mittelfristig plant die Stadt gemeinsam mit der DB Station+Service AG am Standort der bisherigen der Ladenzeile ein Fahrradparkhaus mit 600 Abstellplätzen, einschließlich der für den Betrieb erforderlichen Flächen bzw. einer Fahrradwerkstatt, damit der hier bereits umfassende Service

(Reparatur, Fahrradverleih, Zubehörverkauf und -verleih, Gepäckablagemöglichkeiten etc.) auch weiterhin angeboten werden kann.

Um ein qualitätsvolles Fahrradparken in ausreichender Zahl nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch in neuen Wohngebäuden zu sichern, wurde das Aufstellungsverfahren für eine kommunale Stellplatzsatzung begonnen.

### Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr wurde deutlich ausgeweitet. Alle Informationen stehen auf der Internetseite [konstanz.de/radverkehr](http://konstanz.de/radverkehr) zur Verfügung, auf Social Media wird regelmäßig mit dem Hashtag #Radstadt\_Konstanz informiert. Im Amtsblatt, auf dem Fahrradstadtplan und anderen Medien sichert ein eigenes Corporate Design zur Radstadt Konstanz die Wiedererkennbarkeit. Die Information zu Radverkehrsthemen wird ergänzt durch Kampagnen zur Einhaltung von Verkehrsregeln, der gegenseitigen Rücksichtnahme und Aktionen zum Mitmachen, wie beispielsweise der jährlichen Aktion Stadtradeln.

Umweltverbund - Radverkehr		
HF3-9	Entwicklung eines flächendeckenden Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet bei systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele	
	durchgehende Beschilderung des Radverkehrsnetzes	
HF3-10	systematische Erfassung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur, Bestimmung des Umbau- / Sanierungsbedarfs, Prüfung „aufgeweiteter Radaufstellstreifen“ an signalisierten Knotenpunkten	
	sukzessive und systematische Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort	
HF3-11	Entwicklung spezifische Lösungen für bestehende Konflikte des RV mit anderen Verkehrsarten	
HF3-12	Erhalt und Verbesserung der Querbarkeit der Bahnanlagen für den Radverkehr auch nach Ausbau der Schienenverbindungen in die Schweiz (Agglo-S-Bahn)	
HF3-13	Entwicklung eines grenzübergreifenden Leitsystems für den Radverkehr	
	Ausbau eines grenzübergreifenden Leitsystems für den Radverkehr	
HF3-14	Entwicklung eines flächendeckenden, dezentral ausgerichteten Fahrradpark-Konzepts, Einbindung und ggf. Erweiterung vorhandener Abstellanlagen, Anbindung der Anlagen an das ausgewiesene Radverkehrsnetz, Berücksichtigung von langzeitparkenden Radfahrern und Touristen	
HF3-15	Durchführung von zielorientierten Zählungen zur Ermittlung der Nachfrage auch im Radverkehr (z.B. Dauerzählungen über Zähl Schleifen auf Radverkehrsanlagen oder mobile Anlagen)	

<b>HF3-16</b>	unterstützende Maßnahmen zum Radfahren (z.B. Stellenschaffung für Radverkehrsbeauftragten, Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK))	
<b>HF3-17</b>	Anbieten von Beratung für Bauherrinnen und Bauherren zur konkreten Gestaltung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen	
<b>HF3-18</b>	Zusammenführung aller fahrradbezogener Informationen auf eigener Webseite („Fahrradfahren und Fahrradparken in Konstanz“)	
<b>HF3-19</b>	Verstärkung der Kampagnen zum Fahrradfahren / Fahrradparken und Durchführung von Wettbewerben	

### 4.3.3 Fußverkehr

#### Barrierefreiheit

Die Bedingungen für Fußverkehr haben sich gegenüber 2013 dort verbessert, wo Barrierefreiheit hergestellt wurde. Dies gelang in vielen Teilen des Stadtgebiets durch die Absenkung von Bordsteinen an Einmündungen sowie die Instandhaltung der Gehwege. Auch alle Haltestellen des Schienenverkehrs in Konstanz sind mittlerweile barrierefrei ausgebaut, im Stadtbusverkehr allerdings erst ca. 40% der insgesamt 192 Haltestellen. Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wurden jährlich 100.000 € zur Verfügung gestellt, was allerdings für lediglich zwei Richtungshaltestellen ausreicht. Um die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 01. Januar 2022 geforderte vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind noch erhebliche finanzielle Anstrengungen erforderlich.

In Abstimmung mit dem Umbau der neuen Außenbahnsteige am Haltepunkt Petershausen durch die Deutsche Bahn und dem Bau der Z-Brücke durch die Stadt Konstanz wurden auf beiden Seiten Aufzüge errichtet, so dass beide Bahnsteige dieses Haltepunkts barrierefrei erreichbar sind. Nach Abschluss der laufenden Bauarbeiten wird auch der Bahnhof Konstanz barrierefrei.

#### Fußgängerleitsystem

Das seit 2007 bestehende Fußgängerleitsystem in der Altstadt wird weiterhin gepflegt und wurde grenzübergreifend mit der Schweizer Nachbarstadt Kreuzlingen erweitert. Dort kam eine auf das Kreuzlinger Design angepasste Stele zum Einsatz.

#### Handlungsprogramm Fußverkehr

Über die genannten Maßnahmen hinaus haben sich allerdings die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr seit Verabschiedung des Masterplan Mobilität kaum verbessert. Weiterhin sind in vielen Straßen die Gehwege nicht ausreichend breit, was insbesondere in Hauptverkehrsstraßen bei der Begegnung von zu Fuß Gehenden problematisch sein kann, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfen. Dies liegt zum einen am Straßenraum, dessen historische Aufteilung in Gehwege und Fahrbahnen nur mit hohem Finanzaufwand verändert werden kann. Zum anderen liegt es daran, dass der öffentliche Straßenraum in den meisten Stadtbereichen

kostenlos zum Abstellen von Autos genutzt werden kann. So wird der Fußverkehr in vielen Straßen weiterhin durch parkende Fahrzeuge auf Gehwegen eingeschränkt. Darüber hinaus gibt es viele Stellen, wo der Fußverkehr durch Radverkehr beeinträchtigt wird. Unverändert seit 2013 sind auch die für Fußverkehr teilweise sehr langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. Politisch beschlossen ist die Priorität für den ÖV, danach der Radverkehr, dann der Fußverkehr.

Um die grundsätzlichen Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern bzw. im Sinne der „Stadt der kurzen Fußwege“ ein barrierefreies, attraktives, sicheres und lückenloses Fußwegenetz zu gewährleisten, wurde 2018 die Aufstellung einer Konzeption für den Fußverkehr beschlossen (Handlungsprogramm Fußverkehr – HaProFuß). Die Erarbeitung konnte noch nicht abgeschlossen werden, da der Entwurf die historisch städtebaulichen und freiräumlichen Bedingungen, d.h. die zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten und auch die Belange anderer Verkehrsteilnehmer nicht berücksichtigt hat. Insbesondere die Konflikte des Fußverkehrs mit dem Radverkehr sind aufgrund der Flächenansprüche beider Verkehrsarten oftmals nicht oder nur mit Kompromissen möglich. Weil innovative und umsetzbare Lösungen kaum vorliegen bzw. erst entwickelt werden müssen, soll für verschiedenen Konfliktsituationen ein Repertoire an Maßnahmen erarbeitet werden, das dann ausgehend von der Mängelanalyse des Fußwegenetzes an den verschiedenen Problemstellen angewandt werden soll. Derzeit ist ein Planungsbüro beauftragt, Handlungsvorschläge zur Optimierung des Fußwegenetzes zu erarbeiten. Darüber hinaus wurde der Zeitplan mit geplanter öffentlicher Beteiligung durch die Ausbreitung von COVID-19 verhindert.

Der bestehende Arbeitskreis Radverkehr wurde zum AK Fuß- und Radverkehr weiterentwickelt und befasst sich zukünftig auch mit den Belangen des Fußverkehrs.

### Fußverkehrs-Checks 2020

Um die Bestandsanalyse des Fußwegenetzes zu stärken, hat die Stadt Konstanz parallel zur Beauftragung des HaProFuß am Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg Fußverkehrs-Checks 2020 erfolgreich teilgenommen. Die zur Behebung der im Stadtteil Petershausen erhobenen Mängel im Fußwegenetz sollen das HaProFuß ergänzen.

Umweltverbund – Fußverkehr	
<b>HF3-20</b>	Barrierefreier Zugang zu allen ÖPNV-Haltestellen
<b>HF3-21</b>	barrierefreier Zugang zu den Gleisen an allen Bahnhöfen
<b>HF3-22</b>	Erhalt und Verbesserung der Querbarkeit der Bahnanlagen für den Fußverkehr auch nach Ausbau der Schienenverbindungen in die Schweiz (Agglo-S-Bahn)
<b>HF3-23</b>	"Ausbau des Fußverkehrsleitsystems über die Altstadt hinaus: - über alte Rheinbrücke / Sternenplatz hinweg - über Fahrrad-/ Fußgängersteg nach Petershausen / Universität

	- über die Schweizer Grenze"	
<b>HF3-24</b>	Ertüchtigung der Uferpromenaden / Wanderwege entlang des Seerheins (Nordseite und Südseite) und entlang des Ufers des Obersees für den Fußverkehr → parkende Fahrzeuge entfernen, ausreichende Breiten und komfortable Oberfläche gewährleisten, dabei Fußgängerpromenade Hafenstraße in Richtung Seeburgareal verlängern (siehe auch Handlungsfeld Tourismus)	
<b>HF3-25</b>	Schaffung neuer grenzübergreifender Fußwegverbindungen zwischen Konstanz / Schänzle und Tägerwilen bzw. Döbele-Schweiz	
<b>HF3-26</b>	Durchführung regelmäßiger Zählungen auch im Fußverkehr (mobile Anlagen)	

#### 4.3.4 Carsharing

Bis 2019 war die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum nicht zulässig. Mit der Anpassung des Straßengesetzes Baden-Württemberg auf Grundlage des Carsharing-Gesetzes des Bundes wird Carsharing als Sondernutzung des Straßenraumes definiert. In einem Ausschreibungsverfahren soll Carsharing-Anbietern ermöglicht werden, ein flächendeckendes Angebot an stationärem Carsharing auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Sie können sich auf verschiedene „Stellplatz-Pakete“ bewerben, für die sie die Belegung mit ihren Fahrzeugen gewährleisten müssen. Bei einer Kilometerleistung von weniger als 10.000 km jährlich ist die Nutzung eines stets jungen und gewarteten Carsharingfahrzeugs kostengünstiger als das Halten eines eigenen Autos. Hierdurch wird ein zusätzlicher Anreiz zur Abschaffung des privaten Kfz geschaffen.

Darüber hinaus wird das Carsharing als Baustein in allen Quartiersentwicklungen integriert betrachtet.

Umweltverbund - CarSharing	
<b>HF3-27</b>	systematischer Aus- / Aufbau von CarSharing als 4. Säule des Umweltverbundes mit Standorten in allen Ortsteilen und Quartieren der Kernstadt
	Gestaltung des CarSharing kompatibel mit Anbietern aus der Schweiz

#### 4.4 Vernetzung der Verkehrsträger

##### Sharing-Angebote

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität gehört auch die Verknüpfung multimodaler Angebote. Mit dem im Jahr 2016 gestarteten Lastenrad-Mietsystem TINK und dem 2018 eingeführten Mietfahrrad konrad haben sich in Konstanz zwei Bausteine multimodaler Mobilität bereits etabliert. Verstärkt werden soll dies durch ein größeres Angebot an Carsharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans wurde 2015-2018 in einem Teilgebiet von Konstanz die Einrichtung eines Transportradmietsystems erprobt und dessen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten erforscht. Das System mit dem Namen TINK (Transportradinitiative Nachhaltiger Kommunen) war in Konstanz deutlich erfolgreicher als in der Projektkommune Norderstedt. TINK wurde 2017 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Service ausgezeichnet.

2019 starteten die Stadtwerke als „Kundenbindungsmaßnahme“ das Fahrradmietsystem konrad mit 150 Mietfahrrädern an 15 Standorten, die über das zusammenhängende Siedlungsgebiet von Konstanz verteilt im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen liegen. Die im Projekt TINK eingerichteten Mietstationen mit insgesamt 26 Transporträdern wurden nach Ende der Projektlaufzeit in das Fahrradmietsystem konrad integriert. Das System wird aktuell auf das gesamte Stadtgebiet erweitert und teilweise mit E-Lastenrädern ergänzt.

### Mobilpunkte

Um die nachhaltigen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Sharingsysteme) zu stärken und miteinander zu vernetzen, wurde ein Mobilpunktkonzept entwickelt und im Jahr 2020 beschlossen. An mehreren Mobilpunkten wurden 2021 im Rahmen eines Modellprojektes des Landes Baden-Württemberg 5 große Mobilsäulen als weithin sichtbare „Eyecatcher“ und Informationspunkt aufgestellt.

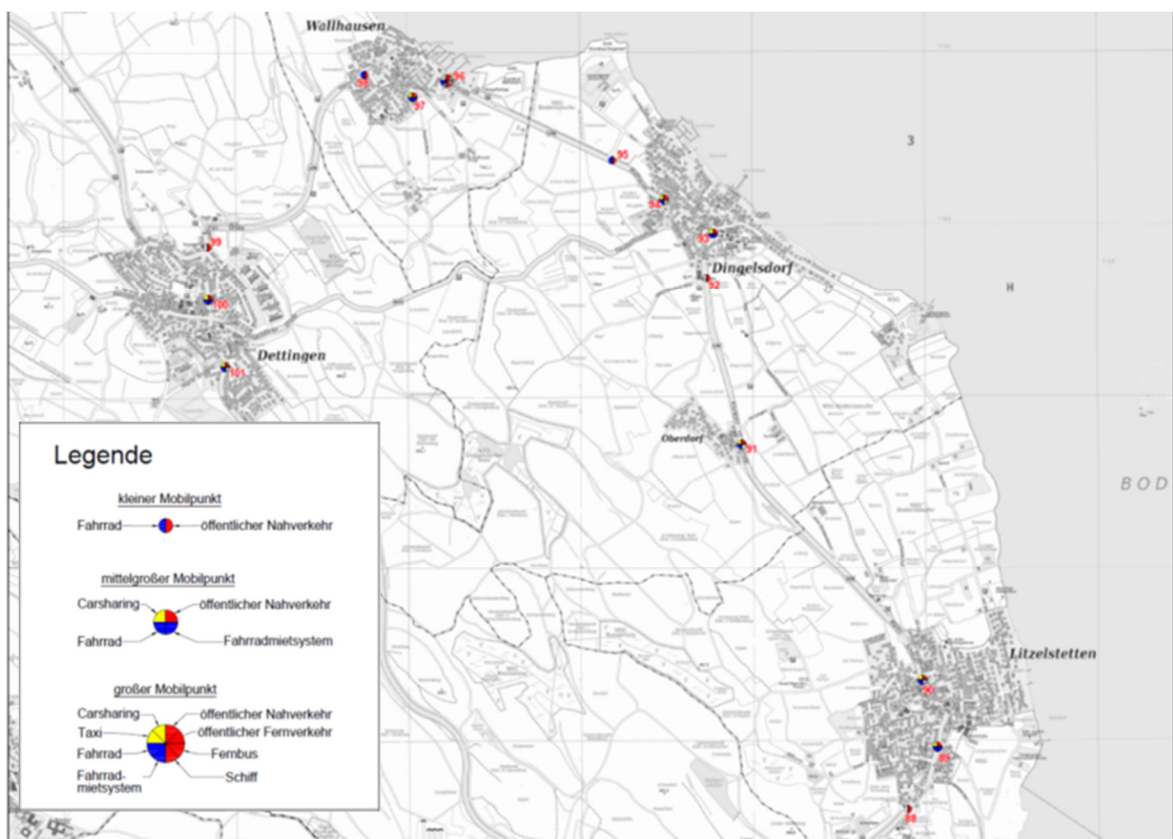


Abbildung 23 und Abbildung 24: Mobilpunkte (Quelle: eigene Darstellung)



Bevorzugte Standorte für Mietfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge sollen Mobilpunkte verschiedener Größe an bedeutenden Haltestellen des ÖPNV sein. 2020 wurde das Konzept beschlossen, das Land fördert die Stadt Konstanz durch „Mobilitätssäulen“. Eine Optimierung von Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Systems (z.B. Umsteigepunkte im Stadtbussystem, Übergangspunkte Bus - Schiene) unterstützt den Vernetzungsgedanken und wird parallel durchgeführt (z.B. Zähringer Platz, Sternenplatz, Bahnhöfe). In einem Pilotprojekt des Landes Baden-Württemberg wurden verschiedene Mobilpunkte, zu denen alle Bahnhaltepunkte, der Fähranleger Staat sowie wichtige Bushaltestellen gehören, mittels Mobilitätssäulen gekennzeichnet. Dort sind die Voraussetzungen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten gegeben bzw. sollen geschaffen werden. Die Mobilitätssäulen weisen auf die vorhandenen Mobilitätsangebote hin und schaffen eine erhöhte Aufmerksamkeit für alternative Mobilitätsformen.



### Wasserbus

Zur Entlastung des Stadtbussystems an Spitzentagen wurde am Bodenseeforum ein Anlegersteg gebaut, von dem aus samstags im Probetrieb als Ersatz für einen zunächst angebotenen Shuttlebus ein „Wasserbus“ in Richtung Hafen als weiteres, attraktives P+R-Angebot verkehrt. Die Prüfung einer Ergänzung des ÖV-Systems durch Dauerbetrieb des Wasserbus ist noch nicht abgeschlossen.

Vernetzung der Verkehrsträger		
HF4-1	Einrichtung einer Shuttlebuslinie zur Anbindung der P+R-Anlagen auf der Basis des Konzepts „Ruhender Verkehr“	
HF4-2	Verlängerung des Shuttlebusse zu P+R-Anlagen in der Schweiz	
HF4-3	attraktive Gestaltung der Fußwegeverbindungen von Parkierungs-Anlagen am Rande der Innenstadt in die City	
HF4-4	Aufbau eines Systems von „Mobil-Punkten“ an P+R-Anlagen mit ÖPNV-Haltestellen, Fahrradvermiet- und CarSharing-Stationen und Ausstattung mit allen erforderlichen Infos	
HF4-5	barrierefreier Ausbau von Umsteigehaltestellen mit kurzen Übergangswegen (bestehende und neue Haltestellen)	
HF4-6	systematische Vernetzung Seehas-Haltepunkte mit Stadtbuslinien und Ausschilderung der vernetzten Haltepunkte	
HF4-7	Einrichtung von B+R-Anlagen an allen heutigen und zukünftigen Haltepunkten des Schienenverkehrs und Fähranlegern	
HF4-8	Einrichtung von „Fährshuttles / Wasserbusse“ auf dem Rhein und am Westufer des Obersees und Nutzung zur Vernetzung mit P+R-Anlagen	
HF4-9	Einführung „Mobi-Card“ (Beispiel Hannover), die Rabatte auf Zeitkarten mit Bahncard, CarSharing-Mitgliedschaft und Vergünstigungen beim Fahrradvermietsystem, bei den Schiffslinien und beim Taxifahren koppelt	
HF4-10	Aufbau Fahrradverleih- / -vermietangebot flächendeckend im Stadtgebiet	
HF4-11	Ausweisung CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	
HF4-12	systematische Ausweisung / Beschilderung aller Verknüpfungspunkte	
HF4-13	Ausweisung bedarfsgerechte Taxisstände insb. an Verknüpfungspunkten und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen	
HF4-14	Schaffung von Aufbewahrungsmöglichkeiten (z.B. Boxen) an wichtigen Zugängen zur Innenstadt oder im Umfeld öffentlicher Infrastruktureinrichtungen	
HF4-15	Entwicklung einer "Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft	

#### 4.5 Ruhender Verkehr

##### Parkraummanagement

Parkraummanagement soll dazu beitragen, dass die Zahl der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge reduziert und die Flächen gerechter verteilt werden, denn bislang dominieren abgestellte Autos in vielen Straßen den öffentlichen Raum und schränken damit Fuß- und Radverkehr ein. Damit mehr Bewohner-Fahrzeuge in Parkbauten verlagert werden können, sollen Stellplätze reduziert,

die verbleibenden gerechter bewirtschaftet, in Parkbauten ein größeres Angebot zur Miete gewährleistet und bisherige Stellplatzflächen zugunsten besserer Aufenthaltsqualität aufgewertet oder umgenutzt werden.

### Parkraumkonzept Paradies

Im Planungsbezirk Paradies zwischen Laube und Europastraße wurde die Parkraumbewirtschaftung überprüft und neu geregelt. Die gewachsene oft sehr kleinräumige Ausweisung unterschiedlichster Bewirtschaftungsformen wurde durch ein klares zonenbasiertes Bewirtschaftungskonzept ersetzt. Dabei wurden die Bewohner-Möglichkeiten erhöht, im öffentlichen Straßenraum zu parken, soweit es der rechtliche Rahmen zulässt. Bis dahin unbewirtschaftete Teilbereiche wurden in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen.

Das Stellplatzangebot für Bewohner hat sich in der linksrheinischen Innenstadt mit der neuen Parkraumbewirtschaftung im Paradies, eine der im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen – deutlich verbessert. Auf der rechtsrheinischen Seite wird derzeit die Ausweitung des Bewohnerparkens mit der Parkraumuntersuchung Petershausen geprüft. Sie konnte noch nicht abgeschlossen werden, weil die Erhebungen durch die Ausnahmesituation während der Pandemie nicht repräsentativ gewesen wären.

### Parkbauten

Mit den Parkhausbetreibern in der Stadt Konstanz wurden Verhandlungen über eine neue Gebührenstruktur geführt. Dabei wurde auf eine nachfrageorientierte Tarifstaffelung hingewirkt. Dies scheiterte 2015 an den bestehenden technischen Voraussetzungen in den Parkbauten sowie den Bedenken einer Vermittelbarkeit gegenüber den Kunden; in 2021 soll ein weiterer Versuch gestartet werden.

Seit Erstellung des Masterplan hat sich das Stellplatzangebot in der linksrheinischen Innenstadt durch eine Erweiterung des LAGO-Parkhauses etwas erhöht, ist aber im Städtevergleich eher gering. Das Stellplatzangebot soll allerdings nicht weiter erhöht werden, um keine neuen Anreize für die Nutzung des Autos zu schaffen. Eine Steuerung sollte erfolgen, indem eine bessere Nutzung des Angebots öffentlicher Parkierungsmöglichkeiten gefördert wird: Dabei ist geplant, die Gebühren für das Langzeitparken in der linksrheinischen Innenstadt zu erhöhen. Die Stellplatzgebühren in Konstanz sind im Vergleich zu anderen Städten mit entsprechender Kundennachfrage verhältnismäßig gering.

Parken	
<b>HF5-1</b>	Überprüfung und Anpassung des Parkierungsangebot und der Parkraumbewirtschaftung; Prüfung von Reserveflächen
<b>HF5-2</b>	Verstärkung nachfrageorientierter Tarifstaffelung (nach Lage) der Parkierungsanlage zur Steuerung der Nachfrage à zudem Koppelung bzw. Orientierung an den ÖPNV-Tarifen

<b>HF5-3</b>	Ausweisung Bewohnerparkanteile im öffentlichen Straßenraum auf maximal möglichen Umfang	
<b>HF5-4</b>	Einführung von Bewohnerparken in weiteren Gebieten mit Nutzungskonkurrenzen und Parkdruck (z.B. Allmansdorf (Fähranleger) und Petershausen Ost (Therme))	
<b>HF5-5</b>	Erarbeitung eines Konzepts zum Fahrradparken (siehe Handlungsfeld Umweltverbund)	
	und Bereitstellung attraktiver Abstellanlagen (diebstahl- und witterungsgeschützt)	
<b>HF5-6</b>	Anpassung der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkieranlagen an die Auslastungszeiten zur Harmonisierung der Auslastung	
<b>HF5-7</b>	systematische Ausweitung der Angebote für Bewohner in öffentlichen Parkieranlagen	
<b>HF5-8</b>	grenzübergreifende Erweiterung des Parkleitsystems	
<b>HF5-9</b>	grenzübergreifender und regionaler Ausbau des Angebots an P+R-Anlagen	
	und Integration ins Parkleitsystem	
<b>HF5-10</b>	Entwicklung einer "Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft	

#### 4.6 Verkehrssteuerung

Das Kraftfahrzeug als individuelles motorisiertes Verkehrsmittel – in Zukunft möglichst elektrisch betrieben – wird auch weiterhin ein wesentlicher Träger der städtischen Mobilität sein, insbesondere über längere Entfernungen. Deshalb muss eine leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs für die Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes von Konstanz auch weiterhin ein Qualitätskriterium sein. Die Erreichbarkeit aller Gebiete und Einzelziele soll für den Kfz-Verkehr prinzipiell gewährleistet werden, allerdings müssen alle hieraus entstehenden Umfeldbeeinträchtigungen minimiert werden

Dies geschieht in der Stadt weitgehend durch die Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie eine Reduzierung der Geschwindigkeiten. Die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ist weiterhin Ziel der Stadt, leider aber noch nicht im deutschen Recht verankert. Auch eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Durchfahrtsstraßen in den Ortsteilen konnte bisher nicht erfolgen, weil die Voraussetzungen für die Einrichtung von Begegnungszonen („Shared-Space“) im deutschen Recht bisher nicht geschaffen bzw. nicht in die StVO aufgenommen wurden.

#### Vorbehaltsstraßennetz

Das Vorbehaltsstraßennetz, d.h. Straßen, auf denen i.d.R. Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h gelten, wurde 2018 um einige Straßen reduziert. Es wurde auf die Straßen mit Verbindungsfunktion reduziert, die durch die baulichen

Veränderungen im Netz zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit erforderlich sind. Für die Straßen, die nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes sind, ergeben sich so im gesetzlichen Rahmen Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zum Teil sind noch bauliche Anpassungen erforderlich, damit das Erscheinungsbild der Straße zur Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit beiträgt. Dies betrifft z.B. die Friedrich- und Sonnenbühlstraße, aber auch in der Schwaketen- und die Max-Stromeyer-Straße. Dies ist noch nicht erfolgt, weil aufgrund der geltenden Rechtslage die betrieblich zulässige Geschwindigkeit einer Straße an ihrem baulichen Erscheinungsbild erkennbar sein muss. Dies bedeutet nicht unerhebliche finanzielle Aufwendungen. Daher fordert der Städte- und Gemeindebund seit Jahren eine grundsätzliche Geschwindigkeit von Tempo 30 innerorts durch eine entsprechende Änderung der StVO. Dies ist bisher lediglich an Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen sowie aus Lärmschutzgründen zulässig. Wo dies gegeben ist, wurde im Stadtgebiet bereits die zulässige Geschwindigkeit reduziert. Das Vorbehaltsnetz ist aus Abbildung 25 ersichtlich, die derzeit zulässigen Geschwindigkeiten in Abbildung 26.

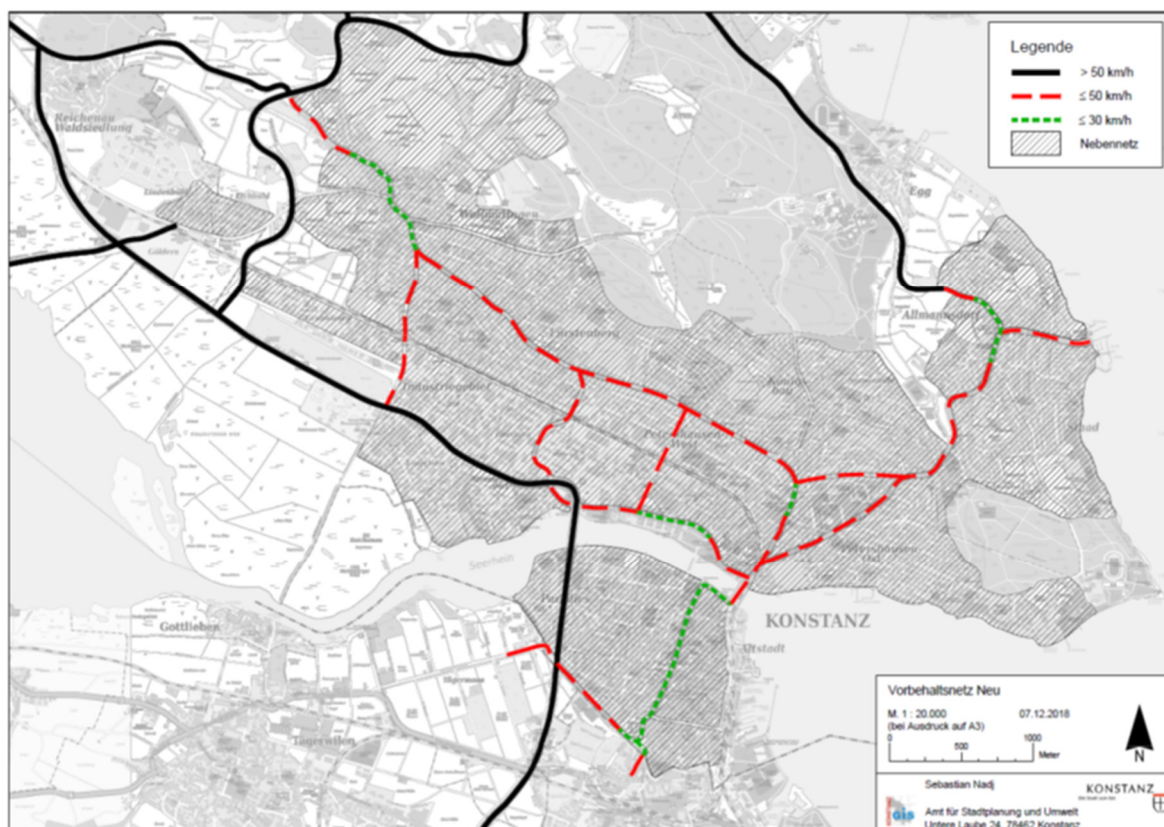


Abbildung 25: Vorbehaltsnetz (Quelle: eigene Darstellung)

An Tagen, an denen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Problemen im linksrheinischen Straßennetz zu rechnen ist (Spitzentage, siehe Kapitel 4.9), kommen die Verkehrskadetten als manuelles Verkehrsmanagementsystem zum Einsatz. Durch gezielte temporäre Eingriffe in den Verkehrsablauf gelingt es, die Auswirkungen auf den Stadtbusverkehr minimal zu halten und die Erreichbarkeit für die Rettungskräfte sicherzustellen. Zukünftig soll dies über ein digitales

Verkehrsmanagementsystem automatisiert ohne aufwendigen Personaleinsatz gelingen. Digitales Verkehrsmanagement zielt insbesondere auf eine Lenkung des MIV und eine bessere Vernetzung der Verkehrsarten zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsangebote, damit diese eine attraktive Alternative zur Nutzung eines eigenen Autos sind. Mit digitalen Anzeigetafeln soll der verbleibende MIV über das vorhandene Stellplatzangebot, die Verkehrssituation und ÖPNV-Möglichkeiten aktuell informiert und zu geeigneten Stellplatzanlagen geleitet werden. Eine Untersuchung hat die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen ermittelt. Die Haushaltsmittel für die Planung der Umsetzung sollen in den Haushaltberatungen bereitgestellt werden. Im Rahmen der ÖV-Potentialstudie wird die Beschleunigung des Stadtbusverkehrs an Lichtsignalanlagen durch Vorrangsignalisierung empfohlen.

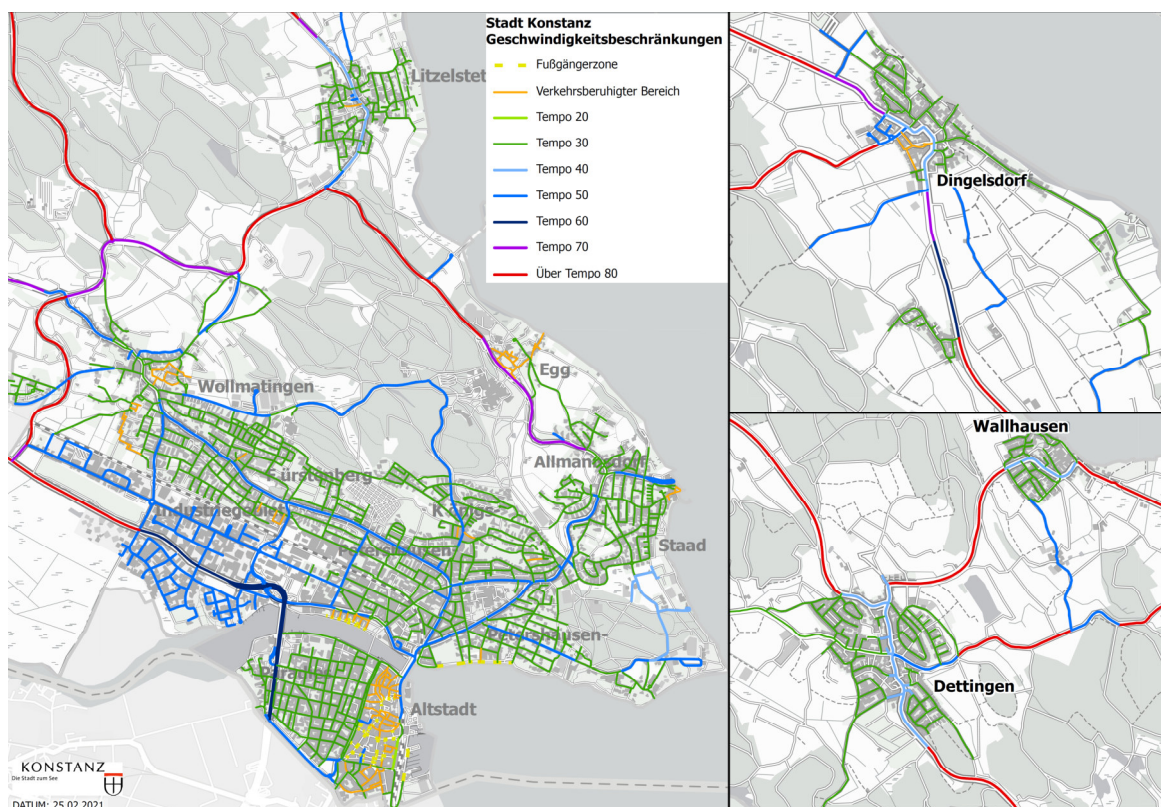


Abbildung 26: Übersichtskarte Geschwindigkeiten (Quelle: eigene Darstellung)

Um die durch den Kfz-Verkehr verursachten Probleme – insbesondere Emissionen, aber auch Flächen-Inanspruchnahme – nachhaltig zu mildern, sieht die Strategie „autofreie Innenstadt“ vor, Mobilität mit dem Auto im Sinne von "Push" and "Pull" gezielt zu steuern. Insbesondere soll der Busverkehr durch weitere Vorrangschaltungen an LSA beschleunigt werden.

Verkehrssteuerung	
HF6-1	Aufrüstung des Verkehrsrechners zur optimalen Verkehrssteuerung / Koordinierung lichtsignal geregelter Knoten, durchgängige Ausrüstung der Knotenpunkte mit neuen Steuergeräten
HF6-2	Ausbau zu einem Verkehrsmanagementsystem unter Einbeziehung des ÖPNV und Integration eines Parkleitrechners

<b>HF6-3</b>	Erweiterung der Dauerzählstellen / Anbringung von Induktionsschleifen	
<b>HF6-4</b>	Optimierung der Verkehrssteuerung mit dem Ziel der Bündelung von Kfz-Verkehren auf die neue Rheinbrücke, Unterbindung von Durchgangsverkehr in die Schweiz über alte Rheinbrücke und durch das Paradies	
<b>HF6-5</b>	Dosierung der Kfz-Zuflüsse an Stadteingängen in Abhängigkeit von Stauzuständen (Bsp. Allmannsdorf), Einrichtung von Vorbeifahrmöglichkeit für Busse	
<b>HF6-6</b>	ggfs. Anpassung / Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten im Netz	
<b>HF6-7</b>	Beibehaltung der Priorisierung der Verkehrsträger bei der Verkehrssteuerung gemäß Gemeinderatsbeschluss à 1. ÖPNV; 2. Fuß- und Radverkehr; 3. MIV	
<b>HF6-8</b>	grenzübergreifender Ausbau des Parkleitsystems unter Einbeziehung von P+R-Anlagen à HF5-8	
<b>HF6-9</b>	Evaluation und Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung an Spitzentagen mit Zuflussdosierung und temporärer Sperrung bei Überlastung der Zufahrt in die Innenstadt	
<b>HF 6-10</b>	Prüfung der Optimierung der Lichtsignalsteuerung für den Fuß- und Radverkehr ("Grüne Welle")	

#### 4.7 Tourismus

Der Premiumwanderweg „SeeGang“ wurde 2014 eingerichtet und führt in mehreren Etappen von Überlingen nach Konstanz entlang des Überlinger Sees. Die Zertifizierung des Deutschen Wanderinstituts garantiert ein besonderes Wandererlebnis mit höchster Erlebnisqualität, einem sicheren Leitsystem und naturnahen Wegeformaten.

Für den Radverkehr wurde die touristische Wegweisung komplett überarbeitet und das gesamte Leitsystem neu beschildert. Für ihre Mobilität im Stadtgebiet können Touristen auch die beiden Fahrradmietsysteme konrad und TINK nutzen. Eine Fahrradmitnahme ist in Bussen der Stadtwerke und im Seehas kostenfrei möglich.

Auf ausgewählten Veranstaltungen und Events wie beispielsweise dem Seenachtsfest können Teilnehmer der Veranstaltung kostenfrei den ÖPNV nutzen. Ein Teilstück der Kreuzlinger Straße wurde umgestaltet und der Grenzübergang für motorisierten Verkehr gesperrt. Dadurch erfolgte eine deutliche Abnahme des Kfz-Verkehr in Kreuzlinger Straße und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität.

<b>Tourismus</b>		
<b>HF7-1</b>	Entwicklung eines eigenen touristischen Radverkehrsnetzes für Nah- und Fernziele,	
	Ausweisung und Beschilderung (Leitsystem) des touristischen Radverkehrsnetzes	

<b>HF7-2</b>	Ausrichtung eines grenzübergreifenden Fahrradverleih-/ -vermietangebots auch auf Zielgruppe Touristen	
<b>HF7-3</b>	für Events: systematische Koppelung von Eintrittskarten mit ÖV-Fahrschein	
<b>HF7-4</b>	Auf- / Ausbau eines grenzübergreifenden Leitsystems für alle Parkierungsanlagen	
<b>HF7-5</b>	Schaffung von Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Stadt- und Regionalbussen ggfs. durch Anhänger	
<b>HF7-6</b>	Einrichtung von „Fährshuttles“ auf dem Rhein und am Westufer des Obersees und Anbindung an den Schiffsverkehr	
<b>HF7-7</b>	Ausbau des Promenadensystems für den Fußverkehr, z.B. am Seerhein und am Westufer Obersee (grenzübergreifend)	
<b>HF7-8</b>	attraktive Verbindung der Konstanzer Fußgängerzone über die Kreuzlinger Straße mit der Begegnungszone an der Hauptstraße in Kreuzlingen	
<b>HF7-9</b>	Integration des "Premium"-Wanderwegs entlang des Überlinger Sees in das Angebot der Stadt Konstanz	
HF7-10	konsequente Thematisierung der Anreise mit ÖV auf Website der Stadt KN / der Hotels bei gleichzeitigem Hinweis zu Parkmöglichkeiten und deren Kosten	
HF7-11	Entwicklung von Flyern mit Infos zu P+R-Angeboten: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (inkl. Stauzeiten)	
HF7-12	Entwicklung einer "Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft	

#### 4.8 Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung

Straßen haben unterschiedliche Funktionen im städtischen Kontext. Neben der Verkehrsfunktion gewinnt die Aufenthaltsfunktion zunehmend an Bedeutung. Dies gilt nicht nur für Wohn- und Erschließungsstraßen, sondern auch für Hauptverkehrsstraßen, z.B. die Ortsdurchfahrten. Aus diesem Grund wurde das Vorbehaltsnetz deutlich reduziert (siehe Kap. 4.6). Allerdings sind in einigen Straßen (teure) Umgestaltungen erforderlich, um die Einheit von Bau und Betrieb, d.h. die Erkennbarkeit der erforderlichen Aufenthaltsfunktion zu gewährleisten. Dies ist aus rechtlichen Gründen erforderlich, um eine niedrigere Geschwindigkeit rechtlich umsetzen zu können.

Bei der Gestaltung von Straßen- und Platzräumen wird darauf geachtet, die Wahrnehmung der unterschiedlichen Funktionen gezielt zu steuern. Auch hier gilt der integrierte Ansatz, denn Straßen sind nicht nur Verkehrsanlagen, sondern sind als städtebauliche Identifikationsräume zu begreifen, die Orientierung bieten, wo alle Nutzergruppen ihren Bedürfnissen entsprechende Angebote für Aufenthalt und Bewegung erhalten und wo gegenseitige Rücksichtnahme gefördert wird. Gleichberechtigte Mobilität für alle



Bevölkerungsgruppen kann vor allem durch eine Entschleunigung des Verkehrs erreicht werden, unterstützt von einer adäquaten Straßenraumgestaltung. Allerdings sind „Begegnungszonen“ als verkehrsrechtliche Sonderform in Deutschland bisher nicht zulässig.

Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung		
HF8-1	systematische Erfassung der Straßenzustände und Bestimmung des Umbau- / Sanierungsbedarfes,	
	gezielter Einsatz von Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei Planungen	
HF8-2	Prüfung der Möglichkeit der Straßenraumgestaltung nach dem Prinzip "Begegnungszone" (Schweizer Ansatz) auch in Hauptverkehrsstraßen, insbesondere bei reiner Wohnnutzung und vor sensiblen Einrichtungen (z.B. Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen) und im Bereich von Nahversorgungszentren	
HF8-3	Sicherstellung und insbesondere Schutz vor parkenden Fahrzeugen der Sichtbeziehungen an allen Querungsstellen	
HF8-4	Orientierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an den Randnutzungen	
HF8-5	verstärkte Ausweisung von verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO im Nebennetz und deutlich erkennbare Gestaltung der Zufahrten von Hauptverkehrsstraßen aus	
HF8-6	Einsatz qualitätsvollen Straßengrüns als Kompensationselement in Hauptverkehrsstraßen	
HF8-7	Entwicklung von Gestaltungskonzepten für die Ortsdurchfahrten zur Aufwertung des Ortsbilds, zur Minderung der Trennwirkungen, zur Verstetigung des Verkehrsablaufs auf niedrigerem Geschwindigkeitsniveau und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	
HF8-8	Abbau des „Schilderwalds“ mit dem Ziel der Optimierung der Beschilderung	
HF8-9	Durchführung regelmäßiger Kampagnen zur Sensibilisierung und Information	

#### 4.9 Spitzentage

Das Oberzentrum Konstanz wird – stark beeinflusst vom derzeit günstigen Wechselkurs des Schweizer Franken – als Einkaufsmetropole in der Region und im Agglomerationsraum zunehmend geschätzt. Davon profitieren neben dem Einzelhandel auch die Gastronomie sowie kulturelle und touristische Einrichtungen. Beliebtes Ausflugsziel ist Konstanz auch für Touristen aus der Region, insbesondere auch an "Schlechtwettertagen". Diese Situation hat sich mit Auftreten des Virus COVID-19 deutlich verschlechtert, aber es bleibt zu hoffen, dass die Besucherfrequenz bald wieder die von Vor-Corona-Zeiten erreicht.

Die Kehrseite dieser positiven Entwicklung sind allerdings hohe Kfz-Verkehrsbelastungen insbesondere an Samstagen, im Advent und an sog. Brückentagen zwischen

einem Feiertag und einem Wochenende, die dann problematisch werden, wenn die Parkieranlagen der Innenstadt ausgelastet sind. Wenn der Kfz-Zufluss nicht reguliert wird, treffen die Überlastungserscheinungen auch den Stadtbus, der Teil des Staus wird und in der Folge seinen Fahrplan nicht mehr einhalten kann. Deshalb regelt die Stadt seit 2011 den Verkehr an Spitzentagen unter hohem personellen Einsatz der "Verkehrskadetten". Immer dann, wenn in wenigen Minuten eine Auslastung der Stellplatzanlagen zu erwarten ist, wird am Döbele, an der Grenzbach- und der Gartenstraße sowie ggf. nördlich der Konzilstraße der Zufluss in die Innenstadt für einen kurzen Zeitraum gesperrt und wieder geöffnet, sobald wieder Kapazitäten frei sind.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz wird ein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, das die auch auf Schweizer Seite auftretenden Verkehrsbelastungen reduziert. Hierzu sollen auch P+R-Anlagen, die Erweiterung des Parkleitsystems und Verkehrsmanagement gehören.

Spitzentage		
HF9-1	temporäre Ergänzung des vorhandenen Stadtbussystems und Verdichtung der Takte zur Verbesserung der Anbindung zu nachfragestarken Zeiten	
HF9-2	Verstärkung der Regionalbuslinien und ÖPNV-Angebote mit der Schweiz / Kreuzlingen	
HF9-3	Abbau der Behinderungen im Busverkehr durch Einrichtung weiterer Busspuren	
	Erweiterung der Vorrangschaltung	
HF9-4	Ausbau von P+R-Angeboten (grenzübergreifend)	
	Anbindung an die Innenstädte mit ÖPNV-Shuttlebussen im 10-15 Min.-Takt bzw. Schaffung direkter Schienenverbindung von P+R-Bahnhöfen zum Bahnhof Konstanz	
HF9-5	grenzübergreifender Ausbau des Parkleitsystems unter Einbeziehung von P+R-Anlagen	
HF9-6	Ausbau des Radverkehrsnetzes für das gesamte Stadtgebiet unter Beachtung der geltenden Qualitätsstandards, insbesondere im Zulauf auf die Innenstadt	
HF9-7	Schaffung ausreichender und qualitätvoller Fahrradabstellmöglichkeiten	
	an wichtigen Zugängen auch Boxen zur Unterbringung von Gepäck	
HF9-8	Verkehrssteuerung an Spitzentagen	
HF9-9	Entwicklung einer "Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft	

#### 4.10 Siedlung und Verkehr

Die räumliche Entwicklung der Stadt Konstanz folgt dem Leitbild der „kompakten Stadt“ und stützt eine ökologisch, sozial und ökonomisch ausgewogene Stadtentwicklung. Die Siedlungsentwicklung ist seeabgewandt und folgt dem Prinzip der Entwicklung nach innen mit Umnutzung und Verdichtung des heutigen weitgehend überbauten Gebiets an dafür geeigneten Standorten (Verdichtungsgebiete und Siedlungsarrondierungen). Entwicklungsareale und -schwerpunkte liegen an zentralen und gut mit dem ÖV und zu Fuß oder mit dem Rad erreichbaren bzw. erschließbaren Standorten. Das Modellgebiet „Am Horn“ sowie auch der neue Stadtteil „Hafner“ werden als autofreie Quartiere geplant. Die neue Stellplatzsatzung erweitert die Spielräume der Bauleitplanung im Hinblick auf Kfz-Verkehrs-reduzierende Quartiersstrukturen.

Mit einer gezielten Stärkung der örtlichen Versorgungsinfrastruktur und des Einzelhandels kann Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad erleichtert werden. Hohe Priorität hat die auch Stärkung des gemeinsamen Stadtzentrums der zwei Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz.

Siedlung und Verkehr	
HF10-1	Abdeckung des Flächenbedarfs für Wohnen, Gewerbe, Handel und Freizeit über innerstädtische Siedlungsreserven
HF10-2	Konzentration der Entwicklungsschwerpunkte an den Bahnhöfen
HF10-3	Erschließung neuer Siedlungsquartiere vorrangig mit dem Umweltverbund
HF10-4	vermehrte Entwicklung autoarmer bzw. autofreier Siedlungen (im Bestand und in neuen Quartieren)
HF10-5	Festlegung von Lage und Größe von (ggfs. reduzierten) privaten Parkierungsangeboten in (neuen) Wohngebieten über Bauleitplanung und Stellplatzsatzung
HF10-6	Entkopplung der Kosten für Wohnen und Parkierung voneinander
HF10-7	Anlegen von Wohnstandorten und Funktionen des Alltags in räumlicher Nähe zueinander
HF10-8	Sicherung und Ausbau der Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren/ den Ortsteilen als Voraussetzung für nahraumorientierte Mobilität

#### 4.11 Logistik

Die Konstanzer Wirtschaft ist geprägt von Dienstleistung, Forschung, Einzelhandel sowie Gastronomie und Tourismus. Das klassische produzierende Gewerbe macht im Vergleich zu anderen Regionen einen unterdurchschnittlichen Anteil der Wirtschaftsleistung aus. Stark wachsend ist der Sektor der Kurier-, Express- und Paket-(KEP) Dienstleister. Deren „Lager“ sind die Ladeflächen der Liefer-Lkw. Kaum eine dieser Gesellschaften verfügt in Konstanz über ein dezentrales Auslieferungslager.

Seit mit der Privatisierung der Bundespost zentrale Auslieferungslager entfallen sind, ist es den KEP-Dienstleistern eine Auslieferung mit Fahrradkurieren, Lastenfahrrädern oder E-bikes nicht ohne weiteres möglich.

Das „City-Hub“ am Döbele, an dem KEP-Dienstleister Lkw-Anhänger abstellen und als innerstädtisches Verteillager nutzen können, wird in Deutschland als Beispiel für gelungene City-Logistik dargestellt. Mit Bebauung des Döbele-Areals wird diese Möglichkeit zwar entfallen, aber die Verwaltung erarbeitet derzeit ein Citylogistik-Konzept für die Kernstadt, das Anreize schaffen soll für die Kooperation der KEP-Dienstleister zur nachhaltigen Abwicklung des Lieferverkehrs. Ein positives Signal ist die Bereitschaft des Südkurier, auf eigenen Firmenflächen ein Verteillager und Lieferservice anzubieten.

Logistik	
HF11-1	Reduzierung der Durchfahrt von Schienengüterverkehr durch Konstanz über Gespräche mit Schweizer und Deutschen Behörden bzw. Verhinderung eines Ausbaus
HF11-2	Bündelung von Ver- und Entsorgungsfahrten, Einrichtung eines Güterverteilungssystems in der Innenstadt (Lieferverkehr) und Kontrolle der Einhaltung der Lieferzeiten
HF11-3	effizientere Gestaltung der Paketzustellung in der Innenstadt (Fahrzeuggröße, Bündelung der Auslieferung, etc.), ggfs. Einrichtung mobile Lager
HF11-4	verstärkter Einsatz von Fahrradkurieren für Botendienste und kleinere Lieferdienste (Lastenfahrräder)
HF11-5	Anstoßen eines gemeinsamen Lieferservices des Konstanzer Einzelhandels

#### 4.12 Alternative Antriebe und Beförderungstechnologien

Der Einsatz neuer Antriebstechnologien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen gewinnt auch in Konstanz immer größere Bedeutung. Deshalb fördert die Stadt Konstanz aktiv den Einsatz dieser Technologien insbesondere durch die Planung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Zufahrtsbeschränkungen für Verbrenner-Fahrzeuge sind jedoch allenfalls in Bereichen möglich, in denen dies aus städtebaulichen oder umweltrechtlichen Gründen geboten ist. Dies ist nicht in allen Bereichen der Stadt der Fall.

Die rasanteste Entwicklung bei der Elektromobilität findet derzeit beim Verkehrsmittel Fahrrad statt. Die von der Bundesregierung anvisierte Anzahl von einer Million Elektroautos bis 2020 ist bei Elektrofahrrädern (E-Bikes und Pedelecs) bereits erreicht. Durch Elektrofahrräder wird der Einsatzradius des Fahrrads auch für mittlere Distanzen über 5 km für breite Bevölkerungsgruppen erweitert und der Einfluss von Topographie und Wetter reduziert. Ein zentraler Baustein zur Förderung von

Elektrofahrrädern durch die Stadt Konstanz ist der Ausbau von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen zum Schutz der zumeist hochpreisigen Fahrzeuge.

Der Ausbau von Ladeinfrastruktur wird seitens der Stadtwerke für Elektroautos vorangetrieben. Insbesondere in Stadtbereichen, in denen wenig private Stellplätze zur Verfügung stehen, sollen auch im öffentlichen Straßenraum Ladestationen errichtet werden. Für Elektrofahrräder ist dies weniger erforderlich, weil Batterien heute bereits sehr gute Kapazitäten besitzen bzw. zuhause bzw. auch im Hotel aufgeladen werden können.

Alternative Antriebe und Beförderungstechnologien	
HF12-1	Prüfung der schrittweisen Umstellung auf emissionsarme Antriebssysteme für Fahrzeuge des ÖPNV
HF12-2	Vorantreiben des Ausbaus des elektrisch betriebenen ÖPNV
HF12-3	Auf- bzw. Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Kfz
HF12-4	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder
HF12-5	Einführung einer blauen Park-Plakette für Elektrofahrzeuge bei gleichzeitiger Anpassung der Parkgebühren für konventionelle Pkw

#### 4.13 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll Menschen in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren und abzuwickeln und somit einen essentiellen Beitrag leisten für

- Gewährleistung von Chancengleichheit für alle Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität (insbesondere Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, autofreie Haushalte),
- Erweiterung der Wahlmöglichkeiten für die Erreichbarkeit der Stadt und/ oder einzelner Quartiere mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, Bahn/ Bus, Fahrrad) und damit zur Verringerung der Abhängigkeit vom Auto beizutragen,
- Reduzierung der Mobilitätskosten durch eine effizientere Nutzung/ höhere Auslastung vorhandener Verkehrsangebote z.B. des ÖPNV,
- Reduzierung der Flächen für Parkierung bzw. Verringerung der Notwendigkeit für neue Parkieranlagen,
- Abbau verkehrsbedingter Emissionen (CO<sub>2</sub>, Feinstaub, Lärm) durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs,
- positives Image als umwelt- und sozialverträgliche Kommune.

Die als Maßnahme MM 21 des Masterplan Mobilität 2020+ geforderte Stelle für kommunales Mobilitätsmanagement zur Koordination der anfallenden Aufgaben gibt es bei der Stadt Konstanz seit 2020. Hier werden Strategien zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens erarbeitet, das an der Verkehrsentstehung ansetzt, mit dem Ziel, insbesondere den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Die Mobilitätsmanagerin hat auch die Aufgabe,

auch in Konstanz – wie anderswo mit nachweisbarem Erfolg – in Betrieben und Unternehmen für Mobilitätsmanagement zu werben und zu unterstützen.

Systematisches kommunales Mobilitätsmanagement wird in Konstanz bereits dadurch betrieben, dass sich Investoren für ihr Objekt Gedanken machen müssen für ein Mobilitätskonzept, das nachhaltige Mobilität ermöglicht. Weitere Projekte, die weiterentwickelt werden sollen, sind die Entwicklung von Mobilitätsinformationen für Neubürger (500-600 Personen pro Jahr) sowie das individualisierte Marketing im ÖPNV.

Zu den klassischen Aufgabenfeldern beim Mobilitätsmanagement zählen:

<b>Information</b>	z.B. zu alternativen Verkehrsangeboten
<b>Beratung</b>	z.B. von Neubürgerinnen und Neubürgern oder Unternehmen und Betriebe
<b>Dienstleistungen</b>	z.B. Carsharing-Angebote, Fahrradreparatur- oder Lieferservice
<b>Finanzielle Anreize</b>	z.B. Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung
<b>Kooperation und Kommunikation</b>	z.B. Kampagnen zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung für Probleme und Zusammenhänge oder Aktionstage

Damit ergänzt Mobilitätsmanagement den Ausbau der Infrastruktur und der Angebote für den Umweltverbund und leistet einen zentralen Beitrag zur Erreichung der im Masterplan formulierten Ziele. Das Mobilitätsmanagement soll BewohnerInnen der Stadt sowie ihre Besucherinnen und auch Pendler motivieren und unterstützen, die Maßnahmen anzunehmen und damit deren Akzeptanz zu erhöhen.

Akteure und Partner beim Mobilitätsmanagement sind die Stadt Konstanz selbst sowie Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen (Gewerbebetriebe, Unternehmen, Schulen), Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Stadtwerke, Verkehrsverbund, Fahrradläden, CarSharing-Unternehmen) sowie Verbände und Interessensvertretungen (IHK, Einzelhandel, ADFC, VCD).

<b>MM-1</b>	Durchführung einer Veranstaltungsreihe mit regelmäßigen Kampagnen zur Sensibilisierung und Information der Konstanzer Bevölkerung „Clever mobil und fit in Konstanz“	
<b>MM-2</b>	Verstärkung der Kampagnen zum Fahrradfahren / Fahrradparken und Durchführung von Wettbewerben	
<b>MM-3</b>	Start von Kampagnen im Vorfeld von/ an Spitzentagen - unter Einbeziehung des Agglomerationsraums - mit positiven Signalen für den ÖPNV „Wir fahren Sie am Stau vorbei“	
<b>MM-4</b>	Anbieten von zielgruppenspezifische Workshops/ Kursen: „Mobil sein – Mobil bleiben“ (für Seniorinnen und Senioren); „Wie helfe ich mir selbst“ (Anleitung zur eigenständigen Fahrradreparatur für Kinder und Jugendliche); "Eco-Driving" (Kurse für spritsparende	

	Fahrweise); Kurse „Rollstuhlfahren in der Stadt“/ „Rollis im ÖPNV“, auch für nicht körperbehinderte Menschen	
<b>MM-5</b>	Initiierung und Begleitung von Projektwochen an Schulen und Kindergärten	
<b>MM-6</b>	temporäre Sperrung von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Laube) für Kfz und Verbindung mit Aktionen z.B. anlässlich des europaweiten Aktionstags „In die/ der Stadt - ohne mein Auto“ im September	
<b>MM-7</b>	konsequente Thematisierung der Anreise mit ÖV auf Website der Stadt KN / der Hotels bei gleichzeitigem Hinweis zu Parkmöglichkeiten und deren Kosten	
<b>MM-8</b>	Entwicklung von Flyern mit Infos zu P+R-Angeboten: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (inkl. Stauzeiten)	
<b>MM-9</b>	Zusammenführung aller fahrradbezogener Informationen auf eigener Website („Fahrradfahren und Fahrradparken in Konstanz“)	
<b>MM-10</b>	Entwicklung einer "Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft	
<b>MM-11</b>	Erweiterung des bestehenden Neubürgerpakets um konkrete Hinweise zur ÖPNV- und Fahrradnutzung und Schnuppertickets für den ÖPNV	
<b>MM-12</b>	Beratung von Bauherrinnen und Bauherren hinsichtlich der Herstellung qualitativvoller Fahrradabstellanlagen	
<b>MM-13</b>	Beratung und Unterstützung von Betrieben und Unternehmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. zur Einführung eines Jobtickets)	
<b>MM-14</b>	Vorhalten von Gutscheine / „Schmankerl“ für ÖPNV- und P+R-Nutzer, ggf. Rückvergütung von Parkkosten auf P+R-Anlagen durch Einzelhändler	
<b>MM-15</b>	Anstoßen eines gemeinsamen Lieferservices des Konstanzer Einzelhandels	
<b>MM-16</b>	Schaffung von Gepäckablagemöglichkeiten im Zentrum und darüber hinaus, z.B. an der Fähre oder entlang des Bodenseeradwegs, um Reisegepäck von Touristen deponieren zu können	
<b>MM-17</b>	Unterstützung bei der Einrichtung / Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen, Nutzung von Spielräume der StVO (Beispiel Berlin)	
<b>MM-18</b>	Anstoßen der Einführung eines Mietertickets bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften	
<b>MM-19</b>	Weiterführung des „Individualisiertes Marketing“ im ÖPNV zur Förderung des Umweltverbundes	
<b>MM-20</b>	Aufwertung der bestehenden Mobilitätszentrale zur InfoStelle Mobilitätsmanagement, um alle Aufgaben rund um das Thema Mobilitätsmanagement bearbeiten zu können	
<b>MM-21</b>	Benennung eines kommunalen „Mobilitätsmanagers“ zur Koordination der anfallenden Aufgaben; ggfs. Schaffung einer Stelle (Aufgabenprofil für Konstanz entwickeln)	

## FAZIT

Die Stadt ist mit der Umsetzung der 174 im Masterplan Mobilität 2020+ benannten Maßnahmen auf einem guten Weg. 15% der Maßnahmen wurden abgearbeitet, weitere 40% sind in Umsetzung und 29% in Planung. Lediglich für 17% der Maßnahmen haben die Planungen noch nicht begonnen. Einige Maßnahmen sind von Dritten abhängig wie z.B. der Deutschen Bahn oder den umliegenden Städten und Gemeinden.

Im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung sind 50% der Maßnahmen umgesetzt, in den Handlungsfeldern Fernmobilität und Radverkehr etwa ein Viertel. Letzteres wurde insbesondere möglich durch die Besetzung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten. Dass inzwischen zwei Drittel der Maßnahmen in den Handlungsfeldern Fußverkehr und Vernetzung der Verkehrsarten in Planung oder bereits umgesetzt sind, ist das Ergebnis der Besetzung einer zusätzlichen Stelle im Bereich Mobilität des Amts für Stadtplanung und Umwelt. Ebenso viel abgearbeitet ist im Bereich Tourismus. Der größte Bedarf liegt noch im Handlungsfeld Parken, in dem bei drei Viertel der Maßnahmen – politisch eher unpopuläre Push-Maßnahmen – noch nicht mit der Umsetzung begonnen wurde.

Die verkehrsmittelbezogenen Ziele wurden teilweise bereits erreicht:

<b>Fußverkehr (FV)</b>		
<b>FV1</b>	Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Modal Split) von 29% auf 30%.	SrV 2018: 30%
<b>FV2</b>	Sicherung und Umsetzung einer funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Fußverkehrsinfrastruktur (z.B. Gehwegbreiten) unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit.	HaProFuß in Arbeit
<b>FV3</b>	Priorisierung des Fußverkehrs auf stark frequentierten Netzabschnitten insbesondere im linksrheinischen Stadtgebiet.	
<b>FV4</b>	Abbau / Unterbindung des Gehwegparkens auf Hauptfußwegeachsen.	
<b>FV5</b>	Weiterentwicklung der (grenzüberschreitenden) Wegweisung.	
<b>FV6</b>	Verstärkte Schaffung von Aufenthaltsflächen im öffentlichen Straßenraum.	
<b>FV7</b>	Umsetzung und Sicherung von innerstädtisch adäquaten/möglichst geringen Kfz-Geschwindigkeiten zur Förderung des Fußverkehrs.	Vorbehaltsweg reduziert, T30
<b>Radverkehr (RV)</b>		
<b>RV1</b>	Erhöhung des Radverkehrsanteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung von 24% auf 28%.	SrV 2018: 34%



<b>RV2</b>	Sicherung eines funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Radverkehrsangebots (Netz und Infrastruktur) im Alltags- und Freizeitradverkehr unter besonderer Beachtung weitestgehender Durchlässigkeit.	
<b>RV3</b>	Förderung/ Bevorrechtigung ausgewählter Hauptverbindungen/ Vorzugsachsen insbesondere bei Kreuzungspunkten mit Kfz-Fahrbahnen.	
<b>RV4</b>	Verbesserung der Wegweisung unter Einbeziehung grenzüberschreitender Radverkehre.	
<b>RV5</b>	Situationsbezogene Sicherung der gegenseitigen Verträglichkeit/ Abbau von Nutzungskonflikten und Nutzungskonkurrenzen insbesondere mit dem Fußverkehr, Radfahren auf reinen Gehwegen unterbinden.	
<b>RV6</b>	Verbesserung/ Erhöhung des Angebots an qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen.	
<b>RV7</b>	Förderung des touristischen Radverkehrs.	
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>		
<b>ÖV1</b>	Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Modal Split) von 11% auf 17% (incl. CarSharing-Nutzung).	ÖV-Potentialstudie
<b>ÖV2</b>	Sicherung einer flächendeckenden Erschließung des gesamten Siedlungskörpers innerhalb eines Einzugsbereichs von 400m (Bus) um Haltestellen bzw. 600m (Bahn) um bestehende Haltepunkte.	
<b>ÖV3</b>	Ausbau/ Verdichtung des S-Bahn-Angebots in Kooperation mit anderen Verkehrsträgern.	
<b>ÖV4</b>	Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Taktverdichtung, Direktverbindungen, optimale Verknüpfung) insbesondere für aufkommensstarke Bereiche der öffentlichen Infrastruktur (z.B. Universität, Schwimmbäder) unter Einbeziehung der Fährverbindungen und Wasserwege.	
<b>ÖV5</b>	Beschleunigung des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen (z.B. Lichtsignalsteuerung, separate Busspuren).	
<b>ÖV6</b>	Konsequente Förderung des barrierefreien Infrastrukturausbaus (z.B. Haltestellen, Witterungsschutz).	
<b>Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>		
<b>MIV1</b>	Reduzierung des MIV-Anteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Selbstfahrende und Mitfahrende) von 36% auf 25%.	
<b>MIV2</b>	Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).	

<b>MIV3</b>	Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf Hauptachsen und Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohnquartieren.	
<b>MIV4</b>	Präventive Verkehrssteuerung zur Vermeidung von Staus im Stadtgebiet.	
<b>MIV5</b>	Verstetigung des Verkehrsablaufs bei stadt- und umweltverträglichen Kfz-Geschwindigkeiten.	
<b>Ruhender Motorisierter Individualverkehr (P)</b>		
<b>P1</b>	Verstärkung des Bewohnerparkens in Bereichen mit Nutzungskonkurrenzen bei Sicherung eines adäquaten Angebots an Parkmöglichkeiten für Kunden und Besucher bei weitgehender Bevorzugung von Bewohnerfahrzeugen.	Linksrheinisch umgesetzt, Petershausen in Planung
<b>P2</b>	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung linksrheinisch.	
<b>P3</b>	Vermeidung von Parksuchverkehren in Wohnquartieren, insbesondere durch Kunden und Besucher.	
<b>P4</b>	Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr.	
<b>P5</b>	Förderung eines grenzübergreifenden Ausbaus des Parkleitsystems, mit Hinweisen auf P+R.	
<b>P6</b>	Schaffung temporärer Zusatzangebote/ P+R insbesondere in Zeiten erhöhter Nachfrage (grenzübergreifend).	
<b>P7</b>	Förderung von CarSharing-Standorten/ Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum	
<b>Vernetzung der Verkehrsträger (VN)</b>		
<b>VN1</b>	Erweiterung der Angebote zur flächenhaften Vernetzung, z.B. durch Aufbau eines Fahrradvermietsystems und Förderung von CarSharing.	
<b>VN2</b>	Verbesserung der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Fähre) bei vorrangiger Sicherung der Flächenanforderungen mobilitätseingeschränkter Personen.	
<b>VN3</b>	Sicherung und Verbesserung der Anbindung von P+R-Anlagen mit dem ÖPNV.	
<b>VN4</b>	Verbesserung der Information von ÖPNV-Kunden an Haltestellen und beim Umsteigen sowie Verbesserung der Information und Kommunikation an allen Verknüpfungspunkten wie z.B. P+R-Anlagen.	
<b>VN5</b>	Sicherung und Verbesserung der barrierefreien Nutzung der Verkehrsmittel und ihrer Verknüpfungspunkte.	
<b>VN6</b>	Sicherung und Verbesserung einer angstfreien Nutzung aller Verkehrsanlagen / Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls.	

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ setzt konsequent auf die Strategie des „Push and Pull“, damit Konstanz auch in Zukunft attraktiv für Bürgerinnen und Bürger, einpendelnde Beschäftigte, Auszubildende und Studierende, Besucher und Touristen bleibt. Oberstes Ziel bleibt dabei, in der Stadt eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, ohne die wirtschaftliche Entwicklung zu beeinträchtigen.

Während bisher schon viele Pull-Maßnahmen – attraktive Angebote und gute Infrastruktur für die nachhaltigen Verkehrsmittel – bereits umgesetzt sind, was sich in dem positiven Modal Split des Binnenverkehrs zeigt, müssen in den kommenden Jahren mutig auch die Push-Maßnahmen beschlossen werden. Push-Maßnahmen, d.h. Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Nutzung, sind erforderlich, um den MIV-Anteil am Modal Split weiter zu verändern, insbesondere im Quell-Zielverkehr, aber auch im Ziel-Quell-Verkehr (Besucherverkehr, der bei den systemrelevanten Verkehrserhebungen (SrV) „Mobilität in Städten“ nicht erfasst ist). Zur Unterstützung des Umstiegs vom eigenen Pkw auf die alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbundes darf die Nutzung des privaten Pkws nicht günstiger sein als der Umweltverbund. Einschränkungen der Nutzbarkeit des Pkws im Vergleich zu den nachhaltigen Verkehrsmitteln fördern den Umstieg weiter – nicht aus Selbstzweck, sondern um den nachhaltigen Verkehrsarten mehr Raum in der Stadt zu geben.